Cena egz. 25 zł.

MŁODZIEŻ MORSKA

LIGA MORSKA | Nr 4 | WARSZAWA GDYNIA | kwiecień 1948 r. | Rok IV | MARYNARKA WOJENNA



PRZED POŁOWEM (patrz reportaż na str. 8) fot. W.A.F., Uklejewski

TREŚĆ NUMERU 4:



Trzeba się wzajemnie poznać! **Jednostka łączności Mar. Woj. otrzymała w prezencie od Związku Hodowców Gołębi 17 gołębi pocztowych.** fot. W.A.F., Uklejewski

MŁODZIEŻ MORSKA
Warszawa — Gdynia
KWIECIEŃ 1948
Nr. 4. Rok IV

W pierwszą, bolesną rocznicę śmierci gen. Świerczewskiego

Postać Człowieka, który był Symbolem

Każdy człowiek ma swoje sympatie. Odnosi się to nie tylko do ludzi, lecz równie i do... książek. Warto pomyśleć, czemu tak jest, że niektóre książki bierzemy do ręki z zadowoleniem, a po przeczytaniu, głęboko nieraz się zamyślimy.

Mam na myśli książkę o człowieku, który jest najwyższym wzorem do naśladowania, którego czyny i charakter każdemu mogą służyć przykładem. Chciałbym powiedzieć kilka prostych i serdecznych słów o Generale, który rok temu zginął żołnierską śmiercią — o Generale Walterze — Świerczewskim.

* * *

Był żołnierzem i rewolucjonistą, jedną z najpiękniejszych sylwetek ludzi mocnego charakteru.

Zastanawiając się głębiej nad historią naszych walk dochodzimy do wniosku, że główną przyczyną klęsk powstańczych, niepowodzeń i porażek, był istniejący rozdźwięk między dwoma rodzajami ludzi, których właściwie nic nie powinno dzielić, a przeciwnie — wszystko łączyć: pomiędzy żołnierzami walki o wolność narodową i bojownikami o wolność społeczną.

Dlaczego tak było?

Odpowiedzi należałoby szukać w naszym wyjątkowo trudnym specjalnym położeniu. Nie ulega kwestii, że aby połączyć w całość walkę o wolność narodową i społeczną, potrzebne jest zrozumienie konieczności bliskiego i przyjacielskiego współdziałania z rewolucyjnym ruchem narodu, który ma te same cele, a z pomocy którego można skorzystać.

Walka narodu polskiego z carską Rosją mogła przynieść zwycięstwo, właśnie tylko przy współdziałaniu, opartym na wspólnocie ideałów i braterskiej jedności z rewolucyjnym ruchem rosyjskim.

Znamieniem niezrozumienia tego faktu stała się postać żołnierza polskiego, którego widziały wszystkie kraje i wszystkie pola bitew — sylwetka żołnierza — tułacza. Krew, którą żołnierz ten przelał na całym świecie, przelewana była w imię wolności, lecz nie przynosiła jej.

Niepodległość to wielkie słowo, lecz dopiero wówczas staje się ciałem, gdy ludzie, którzy o nią walczą, idą drogą słuszną. Takim człowiekiem był Generał Karol Świerczewski, który potrafił zespolić w sobie cechy żołnierza i rewolucjonisty w całość. Postać Jego jaśniała szczególnym blaskiem właśnie tam, gdzie toczyła się walka o wolność i sprawiedliwość społeczną. Ducha polskiego żołnierza — rewolucjonisty miał nie tylko w sercu, lecz wcielał go w czyn i to tam, gdzie działa się krzywda narodowi, walczącemu o swe prawa do życia. Razem z innymi, którym bliskie były hasła „naszej i waszej wolności" — bił się generał Walter z Caratem o wolność ludów Imperium Wszechrosji, walczył na polach bitew w Hiszpanii, bił się szczerze, ofiarnie — po polsku!. Z tym samym entuzjazmem jak pod Madrytem i Tudelą — Generał prowadził do boju oddziały II Armii Wojska Polskiego nad Nysą, łamiąc opór hitlerowskich hord.

Generał Walter osiągnął swój cel. Droga Jego była nieomylna, bo prowadziła do Wolności Polski i Jej sprawiedliwości społecznej. Rany Jego, odniesione w słusznej walce i krwawy trud Jego żołnierzy, przyniosły nam w rezultacie to, co było wyznaniem wiary żołnierza — demokraty: wolność narodową i wolność społeczną.



Gen. Karol Świerczewski fot. W.A.F.

Postać Generała Świerczewskiego jest prawdziwym symbolem żołnierza polskiego, który powrócił na zwycięski szlak Piastów. Jest jednocześnie symbolem człowieka, który przełamał smutną tradycję polskiej, tułaczej doli żołnierskiej.

Droga, którą szedł Generał Walter, stała się drogą, po której równym, twardym krokiem idzie Odrodzone Wojsko Polskie, a w jego szeregach Odrodzona Marynarka Polska.

Zasada jedności z ludem polskim, z walką o ustrój sprawiedliwości społecznej, którą wyznawał Generał — jest również zasadą każdego marynarza polskiego. To jest fundamentem siły Polski Demokratycznej i niezwyciężoności Jej Armii.

Książka „O człowieku, który się kulom nie kłania", mówi o postaci człowieka, wiernego swym ideałom. Mówi o czynach syna warszawskiego robotnika, późniejszym żołnierzu i rewolucjoniście. Mówi, jak pięknym było życie Generała, który swym zwycięstwem nad Nysą przyczynił się do powrotu zagrabionych nam Ziem Zachodnich, a z nimi — szerokiego pasa wód Bałtyku.

Po wodach Bałtyku i wszystkich morzach świata pływa statek polskiej Marynarki, noszący dumne imię „Generał Walter". Gdziekolwiek się ukaże, rozjaśniają się twarze tych, którzy walczyli pod rozkazami generała Waltera — Świerczewskiego o wolność i postęp społeczny.

W ogniu przez Nysę

(Fragment ze zbioru wspomnień p.t. „Ostatnia ofensywa")

Tej nocy nie spaliśmy...

Ogień tysięcy dział rozszalał się nagle, niczym potężny szkwał. Błyski ogni wylotowych rozjaśniły mroki kwietniowej nocy.

Dzień 16 kwietnia 1945 r, wstał nad Nysą o godzinę wcześniej niż wyliczyli astronomowie. Napięte do ostatnich granic oczekiwanie żołnierzy rozładował huraganowy ogień, szarpiąc ziemię i napełniając szaleńczym, nieustannym hukiem rozdygotane powietrze.

Suchy, krótki rozkaz, wydany przez generała Świerczewskiego, wstrząsnął obu brzegami wartkiej Nysy, ożywił zamarły od miesięcy front.

Przykucnąwszy w płytkich strzeleckich rowach, ciągnących się wzdłuż prawego brzegu rzeki, przeżywaliśmy największą chwilę swego żołnierskiego żywota. Wiedzieliśmy, że musi ona wreszcie nadejść, że nad ranem ruszymy naprzód, lecz nikt nie wyobrażał sobie, że to będzie właśnie tak wyglądało! Toteż, gdy potężny huk pierwszych salw armatnich wstrząsnął powietrzem, żołnierze, nawet najbardziej doświadczeni nie potrafili ukryć swego niezwykłego wrażenia. Nieprzerwany huk wystrzałów po tej — i wybuchów na drugiej stronie Nysy, zagłuszał słowa, rozbijał myśli, wciskał się gwałtownie w uszy. Dym i pył zamykał powieki.

Przez zasłony ognia i dymu przedzierał się wąską, leśną ścieżyną Dowódca II Armii, generał dywizji Karol Świerczewski. Chciał sam z punktu obserwacyjnego na pierwszej linii przekonać się o skuteczności artyleryjskiego ognia. Nie zdziwili się żołnierze widokiem swego generała na wysuniętej pozycji, wszak często przebywał wśród nich, lustrując okopy pierwszej linii, tuż nad rzeką. Dobrze znana im była niska, barczysta postać w furażerce, przemierzająca pod ogniem niemieckim najniebezpieczniejsze pozycje. Z lornetką w ręku generał obserwował nieprzyjacielski brzeg. Od czasu do czasu, lornetka odrywała się od oczu, a z ust generała padał w stronę otaczających go oficerów jakiś rozkaz.

Morderczy, nieustanny ogień z naszych pozycji trwał dalej.

Tylko z rzadka próbowali Niemcy odpowiedzieć, lecz przytłoczeni nawałą żelaza milkli po kilku wystrzałach. Od Rothfliessu po Zgorzelice rozpaliła się ziemia, zagrzmiały działa od najcięższego do najlżejszego kalibru. Żołnierze w gorączkowym pośpiechu, wpółprzytomni wsuwali pocisk za pociskiem w gardziele zamków działowych. Za Warszawę, za Oświęcim, za Majdanek — leciały na Niemców pociski, ładowane przez dyszących żądzą odwetu żołnierzy.

Gdzieś pod kępą drzew przysiadła bateria radzieckich moździerzy. Radzieckie miny przyłączyły się do polskich pocisków. Żołnierze ci z orłem na polówkach i tamci z gwiazdą na czapkach, uśmiechają się porozumiewawczo do siebie: „ale im damy bobu"

Czas płynie przeraźliwie wolno.

Potężny, niesłabnący huk staje się coraz bardziej nużący, nieznośny. Monotonne dudnienie dział przemienia się po godzinie dla niewyspanych żołnierzy, niemal w kołysankę (do wszystkiego się można przyzwyczaić). Niektórzy drzemią. Co chwila jednak zmęczone powieki podnoszą się, by wyczuć, czy już blisko do chwili ataku.

Około dwóch godzin trwał ogień naszej artylerii. Przygotowanie artyleryjskie nabrało charakteru jednej z największych bitew artyleryjskich w finałowej ofensywie. Na froncie długości około 30 km. skoncentrowano kilka tysięcy dział, wystrzelono kilkadziesiąt tysięcy pocisków! Na odcinku naszego 36 pułku wystrzelono około 15 tysięcy pocisków. Te cyfry przemawiają nawet do laika, ale nie mogą dać pełnego wyobrażenia o niespotykanej potędze nieustannego, dwugodzinnego ognia.

Zdawało się, że na niemieckim brzegu wszystko zostało zniszczone, że forsowanie pójdzie gładko. Niestety, artyleria nasza nie mogła wziąć pod ogień czołowych pozycji wroga, gdyż znajdowały się one często o kilkadziesiąt zaledwie metrów od pozycji naszej piechoty. Szerokość Nysy, wynosząca od 20 do 50 metrów, stanowiła jedyny pas neutralny. Nic też dziwnego, że niesposób było zgnieść ogniem pierwsze linie Niemców, tym bardziej, że były one silnie ufortyfikowane, a w dodatku przysłonięte gęstą zasłoną dymną.

Dowódca Armii przewidział taką ewentualność i sam wybrał miejsca dogodne do forsowania rzeki. Około godziny ósmej rano, rozkaz generała rzuca do ataku piechotę i czołgi. Forsowanie Nysy rozpoczęło się.

Hurrrrrrra! Hurrrrrrra! — Podniosły się szeregi polskich żołnierzy i runęły w dół brzegu. Ogień artylerii przeniósł się dalej na zachód. Tylko moździerze, działka ppanc i ckmy wspierały atak piechoty. W dogodnych punktach wstąpiły do walki czołgi. Zagrzebani i przysypani w silnych, betonowych bunkrach Niemcy, są dobrze przygotowani na odparcie ataku. Od miesięcy podciągali siły, a zwłaszcza po obsadzeniu frontu przez wojska polskie. Teraz otworzyli wściekły ogień moździerzy i ckmów, zdając sobie sprawę z tego, że w tej walce nie będzie pardonu.

W ogniu niemieckim parli nasi żołnierze naprzód niepowstrzymanie. Nie poczuli nawet, jak wcisnęli się w chłodne, wartkie wody Nysy, oszołomieni jedną myślą i jednym pragnieniem: „bić Niemca"!.

W bród przechodzimy Nysę. Tylko gdzieniegdzie saperzy „zainstalowali" łodzie i tratwy, na których forsują Nysę służby specjalne, moździeże i lekkie działa. Tu i tam padają pierwsi ranni i zabici. Ogień niemiecki rośnie czyniąc coraz większe szczerby w szeregach. Krew naszego żołnierza miesza się z czystymi wodami Nysy.

Ale to wszystko nic... byle na drugi brzeg! Tam się rozliczymy! Na drugim brzegu jednak są miny. Dowódca baterii moździerzy pierwszy pada ich ofiarą. Saperzy radzieccy spieszą z pomocą, niszcząc w błyskawicznym tempie pod ogniem niemieckim pola minowe. Niemcy za wszelką cenę dążą do powstrzymania ataku. Ponad Nysą pojawiają się Messerschmidty i, niczym natrętne, kąśliwe osy, ostrzeliwują przeprawiającą się piechotę. Gdzieś z boku wyłoniły się nasze czołgi, by wesprzeć wdzierającą się na nieprzyjacielski brzeg piechotę. Jeden za drugim spuszcza się kilka stalowych wozów w nurty Nysy, nie czekając na wykończenie budowanego obok mostu. Strome i nierówne brzegi nie nadają się do przeprawy ciężkich czołgów. Kilka z nich zarywa się i bezradnie tkwi w rzece, niektóre jednak przedostają się szczęśliwie na drugą stronę, dodając sił i otuchy wykrwawionej i strudzonej piechocie. Piechota bowiem niesie teraz cały ciężar walki, działając samodzielnie. Gros sił pancernych i artyleria czekają na most.

Nasi saperzy wraz z radzieckimi budują go właśnie w jednym z kolan Nysy. Pod obstrzałem samolotów i dział niemieckich, wbijają siłą rąk pal po palu w twarde dno wartkiej rzeki. Co chwila ktoś z nich zwala się w jej nurt porwany ostrym prądem. Z taką nadludzką wytrzymałością i wysiłkiem przechodził żołnierz rwący nurt Nysy. Woda sięgała mu po szyję, spychając w dół a on trzymał karabin ponad głową i w ogniu parł naprzód, walcząc z żywiołem i wrogiem.

Ale gdy się dorwał do przeciwległego brzegu, ruszył jak szaleniec. W okamgnieniu opór niemiecki był zduszony gwałtownością i siłą ataku. Piechota szarżowała... Niemcy, broniący się rozpaczliwie, zostali zmieceni lub po prostu rozniesiono ich i wtłoczono w ziemię. Żołnierz polski parł naprzód niepowstrzymanie, niszczył Niemców, zdobywał pierwsze wsie. Jeden był teraz cel i jedna myśl: „na zachód, jak najdalej na zachód!".

Wieś za wsią, miasto za miastem, braliśmy z marszu szturmem. Przed nami leżało Drezno, leżał wrogi kraj, który trzeba było zdobyć, upokorzyć.

Było w nas głębokie przekonanie, że „nasz generał" poprowadzi ku zwycięstwu. Dumą napawała myśl, że właśnie pod Jego dowództwem danem było rozpocząć ostatnią ofensywę.

Józef Wójcicki.

„SŁUŻBA POLSCE"

Przed społeczeństwem polskim stanęły po drugiej wojnie światowej niezwykle ważkie zadania: odbudowa naszego zniszczonego wojną kraju oraz wychowanie nowego typu obywatela Polski Ludowej, świadomego swych praw i zadań. Od zadań tych nie chce się wyłączać młodzież polska, pragnąca wziąć jak najbardziej czynny udział w realizacji odbudowy kraju w ramach trzyletniego planu gospodarczego. Dlatego też przedstawiciele organizacyj młodzieżowych przedłożyli Sejmowi Ustawodawczemu wniosek ustawy o powszechnym obowiązku przysposobienia zawodowego, wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego, który został uchwalony w dniu 25 lutego b. r. Na mocy tego dekretu powołano do życia Powszechną Organizację „Służba Polsce", której zadaniem będzie wytyczne te realizować.

Najważniejszym zadaniem, jakie stoi przed społeczeństwem, jest szybka odbudowa wojennych zniszczeń, szeroko opracowana w ramach trzyletniego planu. Do wykonania tego zadania potrzeba Polsce rzesz wykwalifikowanych fachowców. Rozbudowa przemysłu, postawienie go na odpowiednim poziomie, wysoka kultywizacja rolnictwa, wymagają szerokich rzesz wykwalifikowanych robotników, mechaników, majstrów, których najwięcej może nam dać oczywiście młodzież. Realizację tego założenia przeprowadzi „Służba Polsce" w ramach szeroko zakrojonego szkolenia zawodowego. Pozwoli ona zlikwidować wreszcie istniejące dotąd dziedzictwo przeszłości, ukryte bezrobocie. Bezrobocie to istnieje jeszcze w znacznym stopniu na wsi, ale i w mieście nie brak młodzieży nie uczęszczającej do szkół, nie kształcącej się zawodowo, ulegającej jakże łatwiej w tych warunkach demoralizacji. A każda jednostka, która nie znajdzie dla siebie miejsca w dzisiejszej Polsce — to strata niepowetowana, materialna i moralna.

Na równi z troską o odbudowę gospodarczą kraju stoi przed nami zadanie podniesienia zdrowotności i tężyzny fizycznej młodego pokolenia, na którym najwydatniej może odbiły się skutki rabunkowej gospodarki okupanta, skierowanej ku jak największemu wyniszczeniu narodu polskiego. Dbałość o odzyskanie tężyzny fizycznej młodzieży, podniesienie jej zdrowotności, zrealizować można najlepiej przez umasowienie sportu w najszerszym tego słowa znaczeniu. Rozporządzamy już dziś dziesiątkami ośrodków sportowych, wśród których nie brak dobrze zorganizowanych ośrodków sportów wodnych, zarówno w głębi kraju jak i na szerokim wybrzeżu morskim. Jak najszersze spopularyzowanie sportów wodnych, pozwoli na równoczesne przygotowanie młodzieży do przyszłej pracy na morzu.

Równocześnie „Służba Polsce" prowadzić będzie, dzięki powszechnemu obowiązkowi przysposobienia wojskowego, przygotowanie młodych ludzi do przyszłej służby w Wojsku, Marynarce i Lotnictwie. Wypływają z tego podwójne korzyści — państwo bowiem uniknie ogromnych wydatków, związanych ze szkoleniem w koszarach, młodzież zaś, nie przerywając swej normalnej pracy i nauki, zyska wyszkolenie, które pozwoli na skrócenie jej okresu obowiązkowej służby wojskowej.

Trzecim zadaniem Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" jest podniesienie hartu, tężyzny i patriotyzmu młodego pokolenia, wychowanie jego w duchu demokratycznym. Pomocną tu będzie odpowiednia książka czy wykład, przez które młodzież zapozna się z wszelkimi zagadnieniami współczesnego życia gospodarczego, politycznego, technicznego i kulturalnego. Szeroka sieć świetlic, koncerty i widowiska pozwolą na rozwinięcie poziomu kulturalnego naszej młodzieży.

Dotychczasowe doświadczenia z pracy PRW czy Batalionów „Świt" wykazały, że w młodzieży tkwi wielki zapał do pracy. Zapał ten znaleźć musi naturalne drogi ujścia w postaci specjalnych brygad pracy, organizowanych w ramach „Służby Polsce", których zadaniem będzie wykorzystanie młodzieży do pracy w skali ogólno-państwowej oraz wciągnięcie do pracy tej młodzieży, która dotychczas udziału w niej nie brała, bez względu na jej pochodzenie i środowisko społeczne. Brygady takie pracować będą na terenie całego kraju przez okres dwóch miesięcy, po 5 godzin dziennie. Przewidziana jest praca przy budowie arterii komunikacyjnej Wschód—Zachód w Warszawie, przy budownictwie mieszkaniowym dla górnictwa na Dolnym Śląsku, regulacji koryta Wisły. Do pracy stanie młodzież wiejska i miejska, robotnicza i inteligencka. Wzajemne to zbliżenie zacieśni jeszcze bardziej jedność młodego pokolenia.

Już w roku bieżącym do pracy w brygadach stanie 75 tysięcy młodzieży. Poza tym miliony młodych pracować będą przez trzy dni w miesiącu nad zaspokojeniem wszystkich lokalnych potrzeb poza brygadami i na terenie, który zamieszkują.

Jakie zadania stoją w ramach „Służby Polsce" przed młodzieżą naszego Wybrzeża?

W ramach odbudowy kraju prowadzone będą prace na terenie zniszczonych działaniami wojennymi portów, szczególnie Gdańska i Szczecina, a także nad rozbudową i unowocześnieniem naszych małych portów.

Drugim ważnym zadaniem stojącym przed młodzieżą Wybrzeża, jest odwodnienie i oddanie do uprawy 10 tysięcy hektarów ziemi na Żuławach, co wybitnie przyczyni się do podniesienia stanu zagospodarowania Wybrzeża a przez to i całego kraju.

Rozbudowa sieci komunikacyjnej Wybrzeża wysuwa jako pierwsze zadanie dla brygad młodzieżowych budowę drugiego toru linii kolejowej Gdynia — Reda, oraz odcinka autostrady Gdynia — Gdańsk pomiędzy Orłowem i Sopotem.

Masowo organizowane kursy żeglarskie oraz specjalne morskie szkolenie młodzieży w ramach przysposobienia wojskowego, pozwolą na przygotowanie rzesz przyszłych marynarzy — obrońców polskiego Bałtyku.

W ten sposób młodzież Wybrzeża zwiąże się jeszcze bardziej bezpośrednio z jego pracą i życiem, nauczy się tę pracę cenić i rozumieć, włoży do niej swój własny wkład, łącząc się nierozerwalnie z naszym szerokim „oknem na świat".

Nie łatwo zostać „wilkiem morskim"

Ostry Nord szarpał zajadle nikłe pasemka błękitnego dymu, wydobywające się z komina ORP „Błyskawica", niosąc je w kierunku lądu. Kadłub drżał od szybkiej pracy maszyn, za rufą kłębiła się biała kipiel rozbitej śrubami wody. Od dzioba niosło zimne bryzgi, przypominające niedawne szkwały. Bure chmurzyska, poszarpane na strzępy, pędziły gdzieś ku brzegowi i majaczącej dymami za kosą helskiego półwyspu Gdyni. Grzywy białej piany co chwila porywał uparty, zimny Nord, rozpylając ją na mgiełkę.

Na pomoście nawigacyjnym stał oficer wachtowy i dwaj sygnaliści, obserwujący bez przerwy horyzont, oraz dwaj przydzieleni do wachty kursanci Szkoły Oficerskiej Mar. Woj. Chylące się ku zachodowi słońce złociło horyzont i ciemną linię Helu. W dali została latarnia helska, „Błyskawica" zrobiła jeszcze jeden zwrot, ustalając kurs na Nord. Jeszcze kilkanaście minut minęło w ciszy, a później zabrzmiał w głośnikach głos służbowego, wzywający drugą wachtę morską pokładową na odprawę, po której pierwsza wachta, kończąc służbę, zeszła do pomieszczeń załogi pod pokładem.

Na śródokręciu starszy oficer mechanik i jego zastępca coś zawzięcie między sobą poszeptywali, spoglądając co chwila na pomost nawigacyjny.

— Chorąży Moździer za chwilę zejdzie. Dobrze byłoby zrobić chłopcom kilka naszych starych zejmańskich kawałów. On zawsze coś potrafi wymyślić.

— Pamiętam nasze próby na starej „Wilii": Nabierali nas w czasie pierwszego rejsu, że aż miło! Wiliśmy się jak piskorze ze wstydu, gdy tymczasem stara wiara marynarska ryczała ze śmiechu.

— Idzie Moździer, panie kapitanie!



— Panie chorąży, jak służba?

— Teraz to tylko przedsmak. Właściwa służba zacznie się na nocnej wachcie. Mam nawet zamiar dać naszym kursantom małą „szkołę"...

— Wyśmienicie, bo my właśnie czekaliśmy z tym na pana. Chodźmy do mesy, pogadamy...

Za chwilę kroki trzech oficerów ścichły i tylko wachta służbowa pełniła służbę. Zrobiło się ciemno. Wiatr dął coraz ostrzej, kiwało „odpowiedzialnie" — jak zwykł mawiać jeden z mechaników. „Błyskawica" zbliżała się do nasady półwyspu i do jasno świecącej latarni rozewskiej. Krótka fala coraz gwałtowniej biła o burtę, a bryzgi wody coraz częściej zaglądały na pokład, który rozkołysał się na dobre.

Pokład zapełnił się ciemnymi sylwetkami. Między stojącymi wyrosła nagle postać lekarza okrętowego. Z tajemniczym uśmieszkiem począł dopytywać się o zdrowie kursantów. Zmartwiły go widać ich odpowiedzi, gdyż poszedł do mesy, skąd przyniósł jakieś tajemnicze pudełeczko.

— Jeśli któremuś z was niedobrze, niech się nie wstydzi, jak panienka. Mam dobry środek „na wstrzymanie": dwie pastylki i spokój. Chyba, że macie ochotę karmić dorsze i wisieć przez całą noc na relingach.

Nie było jakoś chętnych, lecz po chwili jeden z kursantów podszedł chwiejnie do doktora i poprosił o pastylki, które szybko łyknął. Ciche „na zdrowie" doktora — towarzyszyło tej operacji. Za chwilę jeszcze kilku poszło śladem pierwszego. Pastylki zdobyły powodzenie. A doktór uśmiechał się zagadkowo. Stojący w pobliżu „pastylkarze", jak ich później nazwano, poczęli się po kilku minutach niespokojnie kręcić, szukając sposobnego miejsca...

— Czyżby wam nie pomagało? Proszę jeszcze po dwie!

Pastylki jednak pomagały...

Za chwilę, urzędujący w mesie sztab starych zejmanów przyjął do wiadomości, że pierwsza próba udała się. Za nią miały pójść następne.

• • •

Chmury znów zasnuły niebo, gwiazdy zgasły. Fala rosła. Chorąży Moździer zebrał na pomoście całą wachtę pokładową. Zbliżała się godzina trzecia w nocy.

— Uczeń Wrzosek! Pójdziecie zaraz do naszego magazyniera i przyniesiecie nuty do syreny. Jest ciemno, komunikat zapowiada mgłę, będzie nam potrzebna syrena. Tylko zwijajcie się szybko!

Wrzosek bez namysłu rozpoczął długą wędrówkę od magazyniera do magazyniera, od bosmana do bosmata, znów do bosmana, by wreszcie wrócić z jakąś ciężką skrzynką. W czasie jego



nieobecności reszta wachty otrzymała zadania przy „strojeniu" syren, jeden z nich pobiegł do maszynowni celem włączenia pary. Gdy skrzynka znalazła się w gronie kursantów, chor. Moździer otworzył ją powoli, a oczom ich ukazały się klucze francuskie, śrubokręty, pilniki i inne narzędzia warsztatowe.

— Słuchajcie Wrzosek! To mają być nuty? Inaczej je sobie wyobrażam, wasi koledzy tak samo! Nie możecie znaleźć? Zapytajcie oficera służbowego lub...

Tego się właśnie Wrzosek bał najwięcej. Toteż jak najszybciej ulotnił się z pomostu, żegnany drwinkami i uśmieszkami kolegów, a chor. Moździer wyjaśnił zebranym, że „właściwie nuty do syreny nie istnieją", nie można ich więc znaleźć na okręcie.

* * *

Gdy rankiem kursanci zmywali strumieniami wody morskiej ślady burzliwej nocy, jedni podkpiwali z „kompozytora" nut do syreny, inni opowiadali o „magicznych pigułkach" okrętowego lekarza, a mechanicy dopytywali się ucznia Kosmalę, jak wygląda „wakum" do czyszczenia maszyn. Delikwenci, a było ich sporo, śmieli się razem ze wszystkimi, podkpiwali ze siebie nawzajem. Żaden z nich nie czuł się tymi drwinkami dotknięty.

Dopiero teraz zdali sobie sprawę z tego, że muszą zrewidować dotychczasowe pojęcie o swoim doświadczeniu, jako „wilków morskich". Ile muszą się jeszcze uczyć, skoro dali się tak nabrać! Wiedzieli jednak, że pierwszy krok na „morskich wilczków" mają już poza sobą.

S. W.



CHRZEST RÓWNIKOWY



Starożytny kult dla władcy mórz, Neptuna, przetrwał w tradycji marynarskiej po dzień dzisiejszy.

Każdy, kto przekracza pas równikowy po raz pierwszy, czy będzie to marynarz, czy też pasażer, musi zapłacić swą daninę Neptunowi i złożyć mu swój hołd.

Gdy sekstansowe pomiary oficera wachtowego określają, że statek zbliża się do równika, zjawia się Neptun, w towarzystwie swej oblubienicy Prozerpiny i gromady swawolnych trytonów, diabłów, wodników. Władca mórz, wsparty na trójzębie, wita kapitana odpowiednią oracją, a następnie oświadcza, że na tym statku starają się przemycić ludzie nieochrzczeni morską tradycją.

Niebawem następuje ceremonia „chrztu". Delikwenta sadza się na stołku, po czym cyrulik wielkim pędzlem mydli mu twarz, a następnie goli wielką, drewnianą brzytwą. Wreszcie znienacka spycha się go do kadzi z wodą, a diabły i trytony kilkakrotnie zanurzają chrzczonego pod wodę. Obrządek chrztu zostaje dopełniony.

Fot. Florian Staszewski



MOJE PIERWSZE DORSZE

Gwizdek!... — Zbiórka do apelu!

Ze wszystkich stron zbiegają się chłopcy w niebieskich drelichach, ustawiając się w równy dwuszereg. Wachtowi składają raport.

— Trzecia wachta na kuter, pobrać prowiant z kuchni i o godzinie 9-tej odmarsz do basenu rybackiego...

Rady kolegów, którzy już byli na morzu, przelatują szybko przez głowę: „nie jedz za dużo, nie pij kawy, — broń Boże nic słodkiego“. A tu akurat głodny jestem jak pies...

Czy posłuchać rad moich przyjaciół, czy własnego żołądka? Wybieram to drugie i zjadam jeszcze porcje kolegów, którzy woleli się zabezpieczyć.

Teraz należy się odpowiednio ubrać i na kuter. Jako zapalony „zejman“ ubieram się w białą, jachtową bluzę, pod to swetr, spodnie od drelicha — i gotowe.

Idziemy!

Prowadzi instruktor, byczy chłop. Przy rozdzielaniu na poszczególne kutry przydziela mnie na stalowy kuter, wyglądający imponująco przy świetle lamp elektrycznych. Jest godz. 9,30, o godz. 11 mamy wyjść w morze. Każdy lokuje się, jak się da, ja z kolegą układamy się na dziobie między pakami na dorsze, gadamy, aż w końcu ukołysani falą usypiamy.

Budzę się gdyż zmarzłem okropnie i coś niewyraźnie z moim żołądkiem. Stanowczo ta marmelada musiała być nieświeża.

— Darek! Darek! — wrzeszczę i budzę kolegę.



Rybak przy pracy. fot. W.A.F., Uklejewski

— Idź do diabła! — burczy i usiłuje mnie kopnąć. — Do licha! Nie możesz mi dać spokoju! — warczy, ale już spokojniej.

Płyniemy. Właśnie wychodzimy z zatoki Puckiej na pełne morze. Zbliżają się chwile, o których marzyłem przez cały czas pobytu w Państwowym Centrum Wychowania Morskiego. Moje głębokie rozmyślania przerywa dziwne zachowanie się kolegi. Darek „opychał się“ marmeladą wraz ze mną, a teraz jest jakiś niespokojny. Po chwili i ja również zaczynam się kręcić niespokojnie i... wolę nie kończyć.

Mogę tylko powiedzieć, że obaj siedzieliśmy przy burcie załzawieni, zaślinieni, a w przerwach, kiedy nie oglądaliśmy fal, klęliśmy na kucharza, kuchnię, świat cały ze stalowym pudłem włącznie. Noc była tragiczna. Nad ranem zawlokłem się na rufę do maszy-

nowni i pod bakiem z ropą zasnąłem.

Budzę się i słyszę podejrzane hałasy na górze. Wylazłem, potykając się o schodki i zawadzając głową o jakąś skomplikowaną gmatwaninę rur, z których kapała woda. Na pokładzie rozbawiona banda koleżków „wyje“ na głosy morskie piosenki. Trał już rzucony. Kuter wlecze się strasznie wolno, ale to nic nie szkodzi — pogoda cudna i wspomnienia po makabrycznej nocy zatarły się całkowicie.

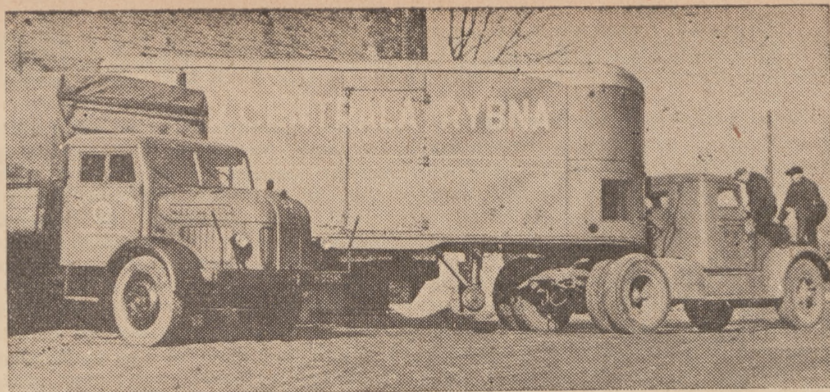
Darek, obnażony po pas, ma uśmiechniętą gębę i drze się wraz z innymi: „Chłopcy ahoy“!. Ale nagle — stop! Kuter staje, wykręca się bokiem i zaczyna się ściąganie trału. Rybacy (bardzo morowi goście, dziwię się tylko, że taką jak my bandę wpuścili na pokład) obserwują z niepokojem miejsce, w którym przypuszczalnie wyłoni się matnia.

W odległości dwustu-trzystu metrów od burty kutra ukazuje się biały wór, lśniąc w słońcu.

— Będzie chyba ze trzy tony — mówi jeden z rybaków.

Gdy podciągamy bliżej, okazuje się, że ten wór to sieć wypełniona dorszami, których białe brzuchy lśnią w słońcu. Dają nam do rąk łopaty, część schodzi do luku i zaczyna się załadunek dorszy. Niektóre są olbrzymie. Gdy się podniesie taką rybkę za łeb to dorównuje długością wzrostowi człowieka. Jako zapalony wielbiciel morza i wszystkiego, co z nim związane, biorę się do łopaty i zwalam dorsze do luku.

— Usuń się! — krzyczy jeden z rybaków; blok skrzypi ostrzegawczo, lecz ja nie przejmuję się niczym i macham łopatą entuzjastycznie. Nagle nowy ładunek ryb spada na



Samochody Centrali Rybnej.

pokład i, w strumieniach dorszy, wpadam z dzikim wrzaskiem do luku, prosto w skrzynkę z rybami.

Na dole początkowo wszyscy oniemieli, ale na widok mej głupiej miny, kiedy leżałem rozciągnięty na dorszach, będąc w dodatku dorszami przykryty, ryknęli śmiechem. A właściwie nic w tym śmiesznego nie było...

Trzeba było jednak brać się do roboty, bo dorsze czekały. Tym razem jednak pracowałem na dole, skąd jak wiadomo nie można było nigdzie zlecieć.

Nareszcie koniec. Rzucamy drugi raz trał i staramy doprowadzić siebie do porządku. Teraz mogę zlustrować stan mego drelichu. Okropność! Biała bluza wygląda, jakby nią oczyszczono całą maszynerię kutra i wytarto w nią pokład — a do tego cuchnie — okropnie!

Drugi raz wyciągamy cztery tony i szyper decyduje, że na dziś już wystarczy. Bierzemy powrotny kurs i wracamy do domu. Szorujemy pokład i... siebie; rozwieszamy sieci, a w końcu, zadowoleni i rozleniwieni słońcem, kładziemy się na lśniącym, i czystym pokładzie.

Z dala majaczy Hel, i wkrótce wchodzimy do basenu rybackiego. Auta Centrali Rybnej już czekają. Jeszcze tylko wyładować rybki i do domu. Wraz z kolegą podajemy z dołu skrzynki. Nagle, jedna z nich z trzaskiem pęka i umyty, wyczyszczony — znowuż pogrążam się w dorszach. Żeby je wielka, jasna, pomalowana!... — klnę na całego, ale to już nic nie pomoże. Kończymy wyładunek i idziemy do P. C. W. M. oszołomieni nowymi wrażeniami. Ziemia kołysze się trochę pod nogami, ale to głupstwo.

Myśmy byli na morzu!...

Leszek Czabak.



Kutry rybackie w Basenie Prezydenta w Gdyni.
fot. W.A.F.

Współzawodnictwo Kół Szkolnych Ligi Morskiej

Współzawodnictwo nie jest zagadnieniem nowym. Przeciwnie, istnieje tak dawno jak istnieje ród ludzki. Jest ono rezultatem odwiecznego prawa natury, które pobudza do wykonywania pewnych czynności lepiej, prędzej i mądrzej od innych. Współzawodniczyli ze sobą bogowie starożytni. Współzawodniczyli ze sobą uczestnicy igrzysk olimpijskich, rycerze średniowiecza, współzawodniczą po dziś dzień jednostki, narody i państwa. W zależności od ducha czasu i ładu społecznego zmienia się jego treść. Możemy śmiało powiedzieć, że pojęcie to uzależnione było ściśle od pojęcia pracy. Jak długo pojęcie pracy łączyło się z pojęciem niewolnictwa, trudno było mówić o zdrowych zasadach rywalizacji. Dopiero z chwilą gdy praca stała się sprawą czci i honoru i miernikiem wszelkich wartości i dóbr wytworzonych przez człowieka, można było mówić o szlachetnej rywalizacji. Człowiek wzmaga swoje wysiłki, gdy przyświeca mu jasny i określony cel. Tym celem może być własne zadowolenie, własne szczęście, własny dobrobyt. Ale bodziec ten rośnie niewspółmiernie, gdy w grę wchodzą — dobrobyt i szczęście mas, dobrobyt i sprawa Ojczyzny.

Występując z inicjatywą współzawodnictwa na terenie naszych Kół, nie potrzebujemy nikogo przekonywać o zdrowych zasadach rywalizacji.

Rozwój przemysłu węglowego i tekstylnego jest najlepszym dowodem, że ten wspaniały bodziec do zwiększenia sprawności indywidualnej lub zbiorowej jakim jest współzawodnictwo, przenosi się od jednostki do jednostki, od Oddziału do Oddziału, od małej grupy do wielkich mas, zespolonych dążeniem do zrealizowania tego samego zadania. By nie być gołosłownym, przytoczymy kilka cyfr, które są rezultatem współzawodnictwa. W maju 1947 r. ilość przodujących górników, którzy wykonali normy pracy w 180 proc. i więcej wynosiła 515 a w październiku tegoż roku 2.192. Same za siebie mówią również cyfry przekroczenia planu produkcji w górnictwie. Jeżeli w lipcu ub. r. przekroczenie planu wyraża się cyfrą 100,3 to w listopadzie cyfra ta doszła już do 108,2. Osiągnięciem współzawodnictwa jest to, że wydajność pracy w maju ub. r. określona w tonach na robotniko-dniówkę wynosiła we Francji 0,606, w Holandii 0,976, w Belgii 0,592, w Anglii 1,100 — to w Polsce wyrażała się ona cyfrą 1,114. Jest to wydajność uzyskana mimo zniszczeń wywołanych przez wojnę, które są przecież o wiele większe u nas, niż w krajach wyżej przytoczonych.

Może niejednemu nasunie się pytanie: „Wszystko dobrze, ale co mają wspólnego z tym skromne Koła Szkolne L. M. — najmniejsze komórki masowej organizacji? Nie wydobywamy węgla, nie produkujemy tkanin, nie montujemy wagonów. Skąd mają się wziąć wśród nas Pstrowscy, Piaseccy, Frysztacy, Nawroccy i im podobni?"

W tym rozumowaniu tkwi zasadniczy błąd. Postawiliśmy sobie za zadanie budowę Polski Przemysłowo-Morskiej. Jeśli te ambicje nie mają być czczym frazesem, musimy przystąpić do pracy. Już teraz, od razu, nie tracąc ani chwili czasu! Z naszych szeregów muszą wyjść przyszli przodownicy na morskim odcinku pracy. Niezależnie od tego, czy będziemy pracowali w stoczni lub w dokach, w marynarce handlowej lub wojennej, w rybołówstwie, lub przemyśle przetwórczym, w warsztatach mechanicznych, czy w pracowni żagli, musi nas cechować zapał i zrozumienie dla pracy, którą wykonujemy. Wstępną szkołą dla późniejszych pracowników na odcinku morskim jest Koło szkolne L. M. Przytoczymy przykład: wykonując model statku lub okrętu, latarni morskiej, lub kutra rybackiego, przeżywamy radosne chwile tworzenia. Nie zdajemy sobie sprawy, jak bardzo pochłania nas dziedzina życia, symbolem której jest wykonywany model. Często pracując nad modelem, z niecierpliwością oczekujemy wyników rozpisanego konkursu lub wystawy. Dzień wykończenia modelu jest dla nas prawdziwym świętem, a przyznanie nagrody zmienia się w triumf. I tak niepostrzeżenie dla nas samych, wrastamy w te zagadnienia. Nie jest to już chwilowy sentyment, będący wynikiem podniosłego nastroju na widok rozigranego żywiołu morskiego. Tu wchodzą w grę przemyślenie, zrozumienie, wczucie się i ukochanie tej lub innej dziedziny życia na odcinku morskim. Tak rodzą się rzeczowi entuzjaści, których przeciwstawiamy romantykom i fantastom.

Jest to jeden przykład szlachetnej rywalizacji. Nie trudno je mnożyć w nieskończoność. W tej chwili chodzi nam o co innego. Propagując współzawodnictwo, chcemy Wam dać pewne wskazówki i wytyczne, z tym, że praktyka życiowa pozwoli nam korygować te lub inne posunięcia. Jak wynika ze sprawozdań nadsyłanych przez Koła, prawie we wszystkich istnieją następujące sekcje:

Propagandowa — która zajmuje się wydawaniem gazetek ściennych, popularyzacją Ligi Morskiej, utrzymaniem kontaktu z innym Kołem, z załogą statku lub okrętu, marynarki handlowej lub wojennej, organizacją wystaw, organizowaniem odczytów i prelekcyj na tematy morskie (często z wyświetlaniem filmów lub przezroczy).

Modelarstwa — która wykonuje modele kutrów, statków, okrętów itp. z kory, papieru lub drzewa.

Przysposobienia wodnego — która organizuje kursy, spływy, zawody pływackie, wodne wycieczki turystyczne, żeglarskie i pływackie.

Bibliotekarska — zajmująca się zbieraniem książek, prenumeratą czasopism morskich, montowaniem albumów, wycinków z gazet i zdjęć dotyczących morza i spraw z nim związanych.

Artystyczna — dzieląca się na Koła: **a) teatralne,** organizujące chór pieśni morskich, wieczornice. Bierze ona udział w akademiach, wnosząc w nie element marynistyczny, — **b) rysowników i amatorów fotografów** — wykonująca szkice, obrazy i zdjęcia również na tematy morskie. Rzecz jasna, że na takie rozbicie nie mogą sobie pozwolić mniej liczne Koła. Tym niemniej przy umiejętnym prowadzeniu pracy na odcinku propagandowym i rozwojowym, mają one ogromne i wdzięczne pole. Będziemy pisali o tym następnym razem, omawiając konkretnie formy współzawodnictwa między poszczególnymi sekcjami.

Przejdźmy do zagadnień organizacyjnych w zainicjowanym współzawodnictwie. Proponujemy trzy typy współzawodnictwa:

a) współzawodnictwo indywidualne,

b) współzawodnictwo zespołowe,

c) współzawodnictwo między poszczególnymi kołami.

ad. a) — Współzawodnictwo indywidualne ma na celu osiągnięcie jak najlepszych wyników w rywalizacji między poszczególnymi członkami sekcji. Polega to na tym, że członkowie sekcji biorą na siebie zrealizowanie konkretnych zadań i podają termin ich wykonania.

ad. b) — Współzawodnictwo zespołowe polega na zmaganiu się poszczególnych sekcji tego samego Koła. Zasada jest ta sama jak i przy współzawodnictwie indywidualnym.

ad. c) — Współzawodnictwo między poszczególnymi Kołami w zależności od stopnia rozwoju może mieć: 1) Ogólny charakter, co byłoby mniej pożądane, a polegałoby na tym, że oba Koła zawierałyby między sobą umowę z podaniem warunków współzawodnictwa na poszczególnych odcinkach. 2) Charakter rywalizacji między poszczególnymi sekcjami obu Kół, co w efekcie dałoby lepsze wyniki. Temu, komu nasunęła się myśl o możliwym rozdźwięku między kolegami na tle rywalizacji indywidualnej zwracamy uwagę, że nie jest to słuszne, bo łączy ich współzawodnictwo zespołowe i międzykołowe. Aby formom współzawodnictwa nadać jednolity charakter, Wydział Wychowania Morskiego przy Zarządzie Głównym L. M., do którego będzie należało badanie rozwoju współzawodnictwa na terenie Kół Szkolnych L. M. w kraju, zajmie się następującymi zagadnieniami:

1) Popularyzowaniem idei współzawodnictwa przez prasę ligową w pierwszym rzędzie przez „Młodzież Morską", która jest organem Kół Szkolnych L. M.

2) Ustaleniem wytycznych i opracowaniem instrukcyj, zmierzających do poparcia i rozwoju współzawodnictwa na terenie kół szkolnych L. M.

3) Zobowiązaniem Działów Wychowania Morskiego przy Okręgach do maksymalnego rozwinięcia współzawodnictwa na swoim terenie.

4) Opracowaniem warunków współzawodnictwa, mających na celu ujednolicenie jego form.

5) Ustaleniem zasad jakimi kierować się mają Działy Wychowania Morskiego w związku z zainicjowaniem współzawodnictwa. Ma to na celu nie tylko roztoczenie opieki nad współzawodniczącymi Kołami, ile udzielenie im najdalej idącego materialnego i moralnego poparcia.

6) Ustaleniem form współzawodnictwa indywidualnego, zespołowego i między poszczególnymi Kołami L. M.

7) Publikowaniem w pół-rocznych odstępach czasu wyników współzawodnictwa na terenie kraju, niezależnie od materiałów dotyczących tego zagadnienia, sporadycznie zamieszczanych w kronice organizacyjnej.

8) Organizowaniem w Ośrodkach Zarządu Głównego L. M. raz do roku w okresie ferii letnich zjazdu przodowników zwycięskich Kół poszczególnych Okręgów.

(Dokończenie obok)

W przystani Portu Wojennego

Ostry, północny wiatr podnosił coraz silniejszą falę, nadbiegając od zatoki na wyszczerbione falochrony. Wstawał chłodny i mglisty poranek. Słabe promienie wstającego słońca nie zdążyły się jeszcze przebić przez gęstą mgłę, a już skrzypienie dźwigów i głuchy warkot motorów obwieszczały, że port przystąpił do pracy. Majaczące na redzie sylwetki statków przesuwały się zwolna ku wejściu. Nieustanny, ostry ryk syren ostrzegał przed zderzeniem. Port handlowy ożywał.

Nad portem wojennym, leżącym na uboczu, zalegała jeszcze cisza, mącona jedynie monotonnym chlustem fal o mola i odgłosami kroków przechadzającego się po nabrzeżu marynarza-wartownika. Stalowe okręty przycupnęły w basenach przystani, niknąc niemal zupełnie w mlecznej mgle. Niewyraźne kontury ciemnych kadłubów urywały się tuż nad burtą. Już pomost nawigacyjny przedstawiał jedynie szarą plamę, a maszty i lufy dział roztapiały się bez reszty w przestrzeni. Na pokładzie czuwał jednak niewidzialny wachtowy — „człowiek za mgłą".

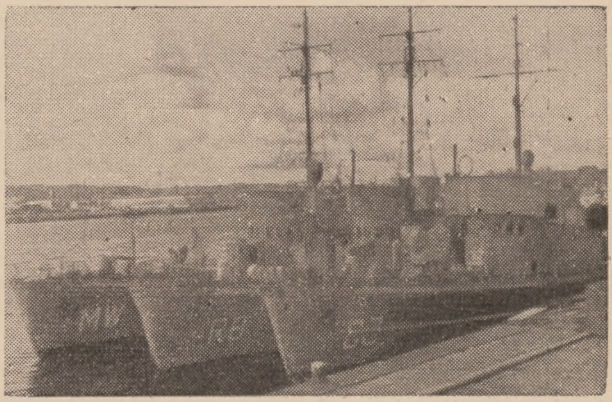
Przezwyciężając senność wpatrywał się z natężeniem w okrętowy zegar, umieszczony tuż pod dzwonem. Czarna wskazówka zbliżała się wolno, ale nieustępliwie do punktu, oznaczającego godzinę 6. Jeszcze kilka minut napięcia i...

Przenikliwy gwizd przeszył powietrze.

— Pobudka! — W oka mgnieniu przystań ożyła. Pokłady okrętów zaroiły się od „roznegliżowanych" marynarzy. Potok zimnej wody orzeźwił młode, muskularne ciała. Po umyciu i ubraniu się w białe robocze mundury, cała załoga „wyciąga się" w dwuszeregu na pokładzie. Następuje apel poranny. Raport, modlitwa i Rota.

Bandera „poszła w górę". Pracowity dzień marynarza rozpoczął się. Mgła podnosiła się tymczasem coraz wyżej, przepuszczając promienie słoneczne, połyskujące na smukłych kadłubach okrętów. Groźny dziób niszczyciela i sterczące znad pokładu lufy dział nadają charakter całej przystani. Przysadziste trałowce i zgrabne ścigacze robią przy nim wrażenie stadka, strzeżonego przez pasterza. Nieco na uboczu usadowiły się wydłużone „cygarowate" okręty podwodne, a w sąsiednim basenie okręty pomocnicze przystani, pękate holowniki i barki.

Wyzierające z nabrzeża potężne lufy dział kolejowych i brzegowych, zabezpieczające port wojenny, uzupełniają obraz przystani. Gdzieś z boku



Trałowce w porcie wojennym.

odezwał się warkot pierwszego zapuszczonego motoru — to trałowce gotują się do wypłynięcia „na zadanie". Grupa ścigaczy jeszcze nie wychodzi na morze. Wykańcza się malowanie burt zgrabnych okręcików, maszyniści sprawdzają motory, elektrykarze — przewody itd. Okręty podwodne natomiast wypływają na dłuższy ćwiczebny rejs. Właśnie opadają ostatnie liny cumowe i stalowe cygaro okrętu leniwie odpływa od nabrzeża, kierując się ku wyjściu z portu. Silny wiatr i dość duża fala w basenie utrudnia manewr odbijania. Na pomoc śpieszy więc holownik.

Walcząc z wiatrem zbliża się do okrętu podwodnego, podaje linę holowniczą i już po chwili ciągnie go pewnie ku wyjściu. Dalej już, nabrawszy szybkości, o. p. poradzi sobie doskonale sam. Prześlizgnie się zgrabnie między wchodzącymi do portu statkami i wychyli się na zatokę.

Tymczasem na brzegu artylerzyści morscy przystępują do ćwiczeń. Obrona portu wojennego i wybrzeża wymaga wielkiego zgrania się floty i artylerii. Ćwiczenia bojowe są więc głównym zajęciem marynarzy i artylerzystów. Cały dzień upływa w przystani na takich ćwiczeniach i pracy nad utrzymaniem swych okrętów i dział w doskonałej formie. Gdy słońce chyli się ku zachodowi, przystań portu wojennego znów zwolna cichnie. Wracają do swej bazy okręty, wysypują się na ląd załogi dla „rozprostowania kości". Jedni „lądują" w marynarskiej świetlicy, drudzy „na przepustkę wypływają na miasto", inni znów wolą „pokimać" na swych niezbyt miękkich marynarskich kojach. Jutro znów przystań ożyje...

jot-wu

(Dokończenie ze str. 10-ej)

9) Ustaleniem podziału Okręgów, których Koła mają ze sobą współzawodniczyć wychodząc z założenia, że Koła Okręgów nadmorskich i pomorskich współzawodniczą z Kołami Okręgów zaplecza.

10) Ustaleniem ilości nagród dla poszczególnych Okręgów.

Rolę Okręgów L. M. w zainicjowanym współzawodnictwie naświetlimy oddzielnie. Na razie komunikujemy, że dla zachęcenia młodzieży do włączenia się w ten wyjątkowo pożyteczny wyścig pracy, Redakcja „Morza i Marynarza Polskiego", oraz „Młodzieży Morskiej" przeznaczy na ten cel po 20 roczników obu pism. Ponadto Zarząd Główny L. M. jak i Zarządy Okręgów L. M. postarają się o odpowiednią ilość nagród dla wyróżnienia bardziej aktywnych. Przewidziane są bezpłatne, 2-tygodniowe pobyty w ośrodkach morskich i śródlądowych L. M.

Wierzymy, że wszystkie Koła Szkolne L. M. z miejsca włączą się w ogólny i pożyteczny wyścig pracy młodzieży ligowej. Redakcja obiecuje „trzymać rękę na pulsie" tego wyjątkowo ważnego zagadnienia, udzielając młodzieży rad i wskazówek.

G. R.

„Statek moich marzeń"

Każdy żeglarz marzy o jakimś statku. Na zebraniach i pogawędkach żeglarze omawiają typy jachtów, marząc o posiadaniu doskonałego nowoczesnego typu. Mówią o jachtach turystycznych, dalekomorskich. Po wieloletnim doświadczeniu możemy określić typ co do wielkości, ożaglowania i osprzętu. Chciałbym podać typ jachtu, który uważam za odpowiedni do żeglugi dalekomorskiej.

W podanych rysunkach jest przedstawiony typ z nowoczesnym ożaglowaniem, sławny na cały świat jacht „Vamarie". Zapoznajmy się z jego charakterystyką. Jacht jest konstrukcji spółki Cox and Stevens dla znanego sportowca Vadim Makaroffa. Jest to typ ożaglowania „Wishbone-gaff" (po polsku: żebrowy gafel).

Charakterystyczny ten gafel podany na rysunku, sklejany jest z kilku części. Żagiel znajduje się między żebrami. Kształt żeber pokazuje nam, iż uwypuklenia dostosowane są do wybrzuszenia aerodynamicznego kształtu żagla.

Wymiary jego są następujące:

Długość całkowita 21,6 m. Długość linii wodnej 16,2 m.

Szerokość całkowita 4,59 m. Zanurzenie 3,12 m.

Wyporność 46 ton, pow. żagli około 200 m².

Jacht posiada pomocniczy motor. Szybkość pod żaglami maks. 15 węzłów. Jacht ten zdobył w roku 1933 1-sze miejsce co do szybkości na regatach atlantyckich z Bermud do Bergen.

Zaletą tego typu ożaglowania jest zdolność żeglowania ostro na wiatr. W czasie pogody sztormowej można żeglować tylko na foku i bezanie bez zmiany środka ciężkości żagli — to znaczy, iż jacht nie jest ani bardziej nawietrzny ani zawietrzny.

Zasadnicze ożaglowanie składa się z czterech żagli. Daje to łatwą obsługę, gdyż powierzchnia poszczególnych żagli nie jest tak duża, jak n. p. przy ożaglowaniu slup, gdzie grot jest stosunkowo duży. Po doświadczeniach stoczniowych i żeglarskich armatorzy doszli do przekonania, iż jest to wartościowy typ. Przed samym wybuchem wojny skonstruowano typ jachtu, mniejszy od „Vamarie" ale dla żeglugi na wielkich wodach nie ustępujący swemu prototypowi. Takim jest właśnie „jacht moich marzeń". Oto wymiary i charakterystyka w przybliżeniu:

Ożaglowanie żebrowe — kecz, jak „Vamarie",

długość całkowita 14 m — długość linii wodnej 10,80 m,

szerokość całkowita 3,20 m, wyporność około 16 ton,

zanurzenie 2,40 m, pow. żagli około 100 m²,

motor pom. 30—40 HP., oświetlenie elektr. z motoru i akumulatorów,

konstrukcja dąb, wykończenie mahoń lub gabun, kajuta nawigacyjna na rufie,

koje na 8 osób, 2 miejsca w kajucie nawigacyjnej dla wachty, sterowanie na szturwał,

bąk dębowy o wym. 230×110,

zapasowe żagle i pomocnicze:

Ożaglowanie zwykle:

Fok — żagiel,
Grot — żagiel,
Bezan — żagiel,
Bezan — fok — żagiel.

Ożaglowanie sztormowe:

Fok — żagiel,
Bezan — żagiel.

Ożaglowanie pomocnicze:

Spinakir — żagiel,
Bry — fok — żagiel,
Genua — fok.
Genua Bezan — fok.

Instrumenty nawigacyjne:

Kompas, pelengator, sekstans, log mechaniczny, sonda, chronometr, barometr, ewentualnie dla uniknięcia skompilowanej nawigacji — radiopelengator.

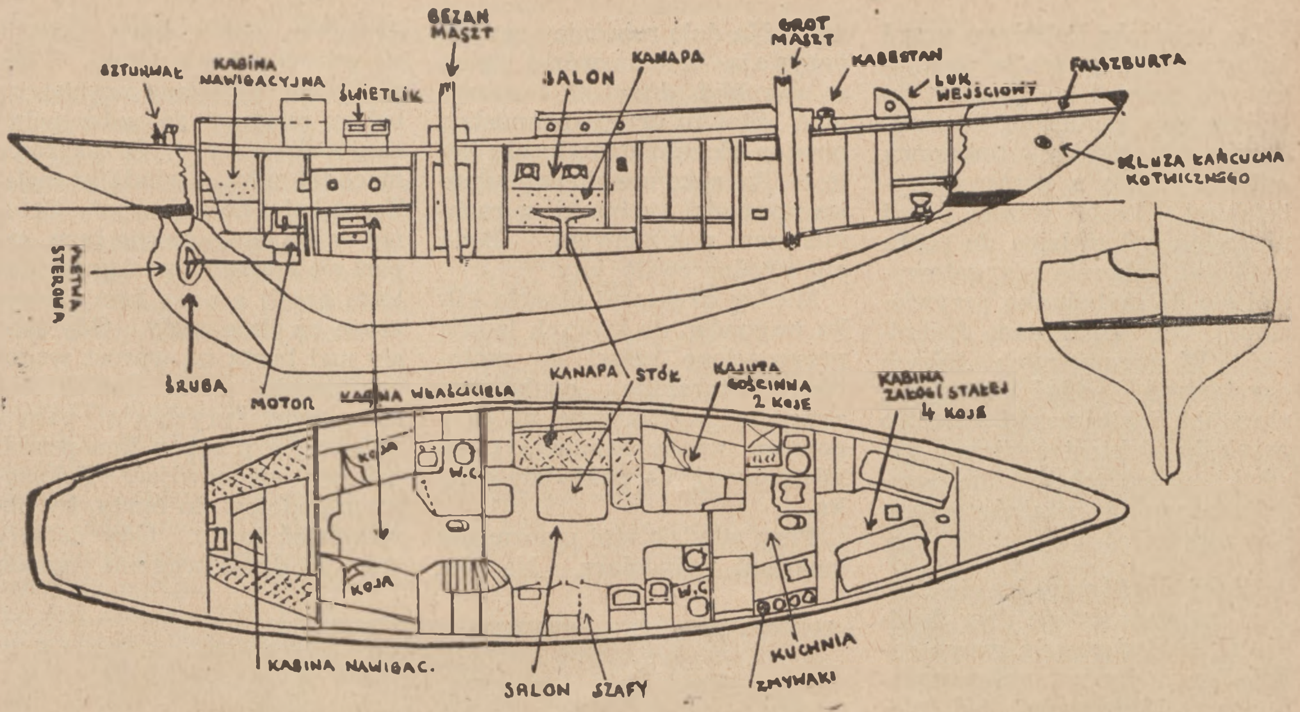
Osprzęt, sprzęt pokładowy i bosmański:

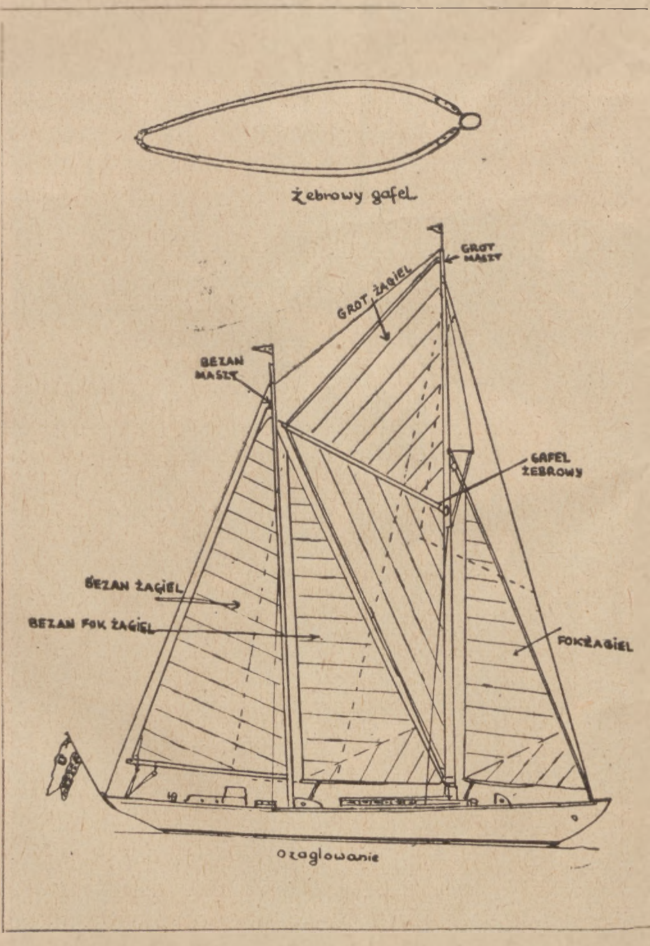
2 kotwice z łańcuchami i bojka,
1 dryf — kotwa z liną i bojką,
1 pompa,
1 reflektor,
1 komplet lamp pozycyjnych,
1 komplet kodu międzynarodowego,
pokrowiec na żagle i worki do tychże,
2 wiadra, przybory do mycia jachtu itp.

Nie będę opisywał sprzętu kuchennego i kajutowego, map, locji, tablic nawigacyjnych i biblioteki. Uważam, że taki statek może podnieść sygnał międzynarodowego kodu „P" wychodząc na morze.

Tak wygląda „jacht moich marzeń". Chciałbym, aby doświadczeni żeglarze wypowiedzieli się o nim.

T. Rębis. YKP.







Żaglowiec typu „Vamarie"

s/s „Lech“ wyładowuje

Do nabrzeża Polskiego przed jednym z magazynów drobnicowych przybił s/s „Lech“, utrzymujący regularną komunikację pasażersko - towarową między Polską a portami brytyjskimi. „Lech“ wszedł przed niespełna pół godziną do portu w Gdyni i obecnie przygotowywał się do rozładunku przywiezionej via Amsterdam drobnicy. W przepastnych lukach okrętowych widać skrzynie, skrzynki, jakieś worki, bele. To artykuły elektrotechniczne, żarówki, wełna, chemikalia, części maszyn i silników samochodowych.

W tej chwili przy burcie „Lecha“ zatrzymały się dwa dźwigi, na pokład weszła grupa robotników, by rozpocząć wyładunek. Odkrywano już luki, gdy szoty[1]) wolno spłynęły na pokład. Formani[2]) ustawili brygady, sprawdzili czy wszystko w porządku, wyładunek się rozpoczął. Na pierwsze szoty sztauerzy[3]) szybko załadowali kilka skrzyń żarówek. Rachmistrz postawił w swym bloku kilka kresek. Na ruch ręki pokazywacza, (zwanego także aufzecerem), jak na magiczny sygnał, lina szotów drgnęła, naprężyła się i poczęła powoli i ostrożnie jechać do góry. Na nowy znak zatrzymała się. Dźwig z głośnym klekotem obrócił się i po chwili cały ładunek wylądował w otwartych drzwiach magazynu, a opróżnione szoty popłynęły po nową porcję. Teraz poczęły szoty porywać porcję za porcją, robotnicy skryli się w przepastnym luku.

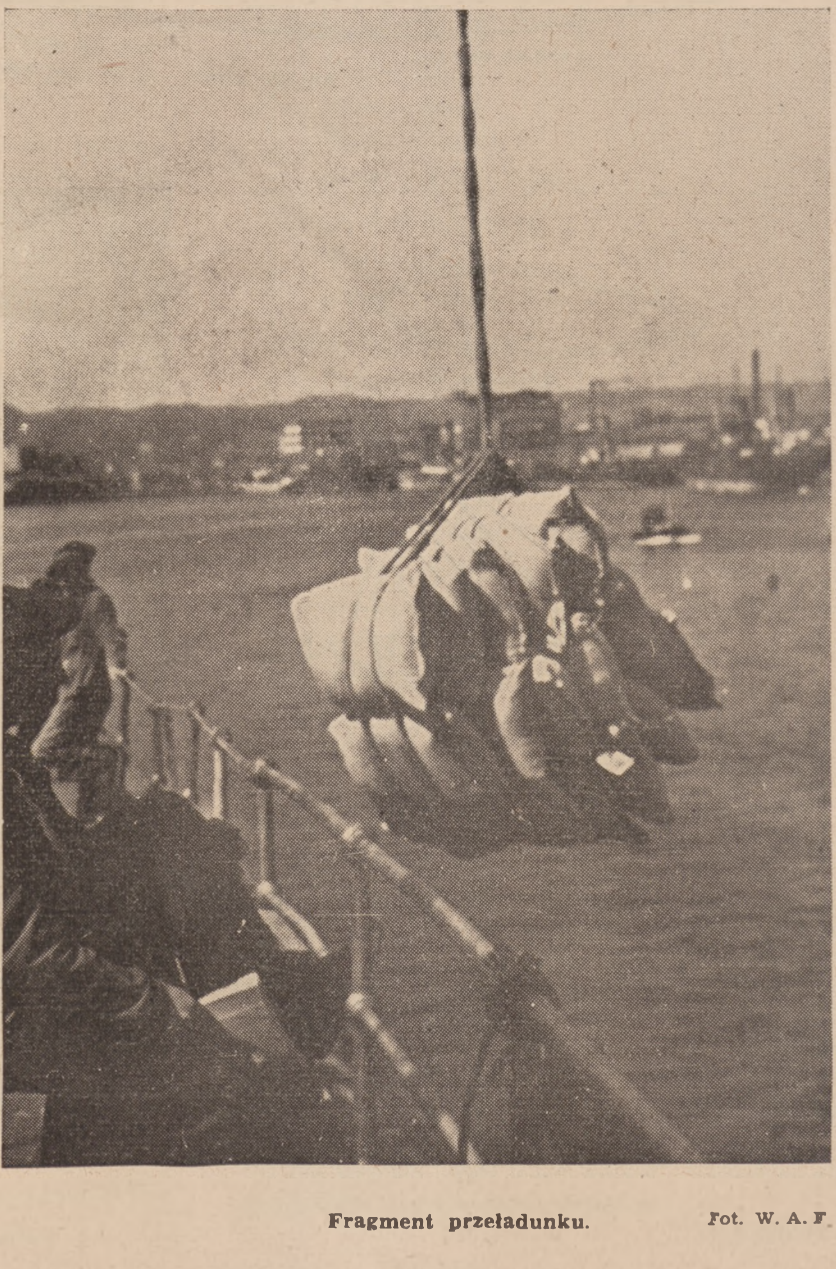
W drugiej ładowni pełno bel wełny. Strop[4]) zjechał w tej chwili do luku, gdzie załadowano ich kilka.

— Powoli do góry! — rozlega się głos z luku. Aufzecer daje znak i lina płynie do góry. Wolniutko, ostrożnie, metr za metrem.

— Stop! Teraz dźwig robi wolno półobrót, znów staje i poczyna wolno opuszczać ładunek. Na dole robotnicy szybko porywają bele na wózki i giną w szerokich drzwiach magazynu. Stoi tu drugi rachmistrz, piszący skrupulatnie każdą belę. Po zakończeniu wyładunku sprawdzi rachunki z rachmistrzem pokładowym. Będą one zgodne co do joty.

Między dźwigami stanęło kilka wagonów, do których ładują przywiezione części do motorów. Starannie opakowane skrzynki wyładowuje się przy pomocy windy bomowej[5]), umieszczonej na pokładzie statku.

Przy windzie stoi umorusany smarami windziarz. Naciska dźwignię, obłok pary ukazuje się gdzieś z boku windy. Lina pręży się, nawijana szybko na bęben, unosząc za sobą pełne skrzynek szoty. Pokazywacz machnął ręką, winda stanęła. Teraz kolej na gajmana[6]). Splunął w żylaste, mocne ręce, zaparł się nogami i pociągnął stalową gaję[7]) a z nią bom i uwieszone na linie szoty. Gdy zwisły nad burtą na wprost wagonu, winda znów zaklekotała chrapliwie, prychnęła parą i smarem, a z bębna lina powoli poczęła się odwijać. Pokazywacz podbiegł do burty, by obserwować szoty. Gdy dotarły one do drzwi wagonu, winda



Fragment przeładunku. Fot. W. A. F.

jeszcze raz zastopowała, a robotnicy zabrali skrzynki, ładując je w wagonie. Szoty wróciły łukiem na pokład po nową wziętkę.

Mijają kwadranse i godziny, „Lech" coraz szybciej wynurza się z wody, w miarę pozbywania się cennego ładunku. Co pewien czas robotnicy przepychają załadowany wagon, stawiając na jego miejsce nowy, próżny. Magazyny pochłaniają bele wełny, skrzynie i paki.

Jeden z luków pokazał w pewnym momencie dno. Robotnicy szybko zabrali się do sprzątania. Poszła w ruch miotła, śmiecie zgarnięto na kupę, załadowano je do siatki, by wyjechała dźwigiem, jako ostatnia porcja. Przygotowano już szersztoki [8]) i deski do przykrycia. Luk musi być czysty na przyjęcie nowego ładunku.

Robotnicy spieszą z wyładunkiem, forman z zadowoleniem spogląda na każdą wziętkę ładunku, opuszczającą luki, rachmistrz z uwagą podlicza skrzynki, skrzynie, bele. Z próżnego luku wychodzi teraz kilku „krawców". To robotnicy, których zadaniem jest zważać na opakowanie i w czasie wyładunku poprawiać je, by się towar nie wysypał. Jedni z nich niosą młotki, drut, i gwoździe. Jest i taki, który trzyma w ręku dużą igłę do szycia worów i kłębek grubej mocnej nici. Niewiele mieli tu do roboty, gdyż starannie załadowany towar nie uległ niemal wcale uszkodzeniu.

Cichnie wreszcie ostatnia winda, robotnicy schodzą z pokładu. Resztę pracy wykona załoga, obserwująca dotychczas ruch na pokładzie. Windy bomowe wracają do poprzedniego stanu, bomy ustawia się na właściwym miejscu. Za chwilę brezent pokryje deski zamkniętych luków. Może być deszcz, a nie wolno by woda dostała się do luków. Na pokładzie pełno śmieci i brudu, który trzeba usunąć. Zmiata się to w jedno miejsce i przygotowuje do „spuszczenia" za burtę, lecz nie do basenu, gdyż w porcie nie wolno tego czynić, a dopiero na morzu .

„Lech" tymczasem oczekuje przeznaczonych dla zagranicznych portów towarów. Zapełni swe luki ładunkiem mrożonego łososia i cebuli dla Wielkiej Brytanii, w zamian za co znów przywiezie artykuły techniczne. *w.*

---

1) szoty — drewniana platforma, na którą układa się skrzynie przy wyładunku ze statku.

2) forman — przodownik.

3) sztauer — robotnik, ładujący w luku towary na szoty.

4) strop — pętla z liny stalowej, którą ujmuje się bele i worki do wyładunku i następnie czepia na haku liny wyciągowej dźwigu.

5) bom — drewniana belka, stanowiąca z blokami, linami i windą własne urządzenie przeładunkowe statku.

6) gajman — robotnik obracający bom przy pomocy gai.

7) gaja — lina stalowa, umocowana na szczycie bomu, służąca do jego obracania.

8) szersztok — żelazny dźwigar do zamykania luków, na który układa się deski i przykrywa brezentem.



Wyładowana bawełna wędruje do magazynów.

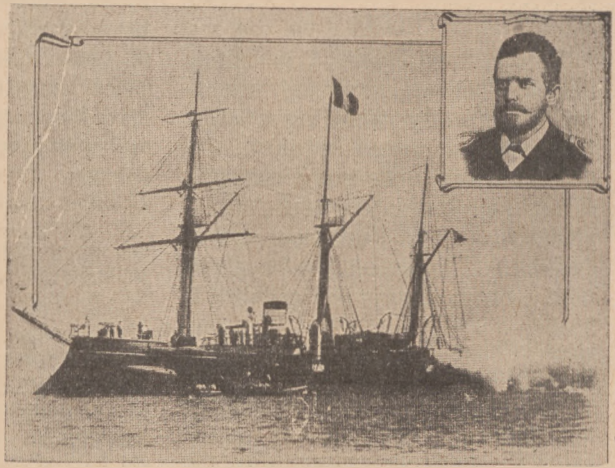
Epopea krążownika „Wariag"

Jak wiadomo Japończycy zwykli byli wszystkie swe wojny rozpoczynać podstępnym napadem na przeciwnika bez formalnego wypowiedzenia. Głównym celem, w który godziły zamiary japońskie, zawsze była flota nieprzyjaciela. W ten sposób Japonia spodziewała się gwałtownym zaskoczeniem gruntownie osłabić flotę strony przeciwnej i uzyskać od razu przewagę na teatrze operacyjnym. Te charakterystyczne przejawy taktyki japońskiej — tak samo zresztą jak i wszystkich agresji niemieckich w ostatniej wojnie — obserwujemy na rozpoczęciu działań wojennych, wszczętych przez Japończyków przeciwko Chinom (bitwa morska u ujścia rzeki Yalu 17. 9. 1894 r.) Rosji (atak torpedowców japońskich na eskadrę rosyjską w Port Arturze w nocy z 8 na 9. II. 1904 r.) i wreszcie atak bombowców japońskich na flotę amerykańską w Pearl Harbor na Hawajach rankiem 7. 12. 1941 r. Ogólnie przypuszcza się, że wojnę z Rosją w r. 1904 Japończycy rozpoczęli atakiem na Port-Artur. Doskonały film produkcji radzieckiej p. t. „Krążownik Wariag" przypomniał nam o innym epizodzie, o którym mamy zamiar podać kilka bliższych szczegółów, a który ustala rozpoczęcie działań wojennych o dzień wcześniej.

Japończycy dokonali ataków równolegle na eskadrę rosyjską stojącą na redzie Port-Artura i mały detaszowany zespół komandora Rudniowa, stojący w koreańskim porcie Czemulpo. Krążownik pancerny „Wariag" (6.600 ton wyporności) stał w tym porcie w charakterze okrętu, pełniącego służbę stacjonera. 18 stycznia 1904 r. przybyła z Port-Artura kanonierka „Koriejec", lecz nie dostarczyła komandorowi żadnych nowych instrukcji. Sytuacja polityczna była naprężona, wobec czego kmdr. Rudniow wysłał 7. II. z powrotem kanonierkę „Koriejec" dla zorientowania się w sytuacji do dowództwa floty w Port-Arturze. Jednakże następnego już dnia, 8. II., kanonierka wróciła; jak się okazało eskadra japońska zagrodziła okrętowi rosyjskiemu drogę, a jeden z japońskich torpedowców wystrzelił nawet do „Koriejca" 3 torpedy, które na szczęście chybiły.



Krążownik „Wariag" i jego dowódca



Kanonierka „Koriejec". U góry: kmdr por. Bielajew II

Właściwie więc moment ten jest istotnym dla rozpoczęcia działań wojennych ze strony Japonii przeciwko Rosji.

O powyższym fakcie kmdr. Rudniow natychmiast zawiadomił dowódcę angielskiego krążownika („Talbot"), który stał w tym neutralnym koreańskim porcie na równi z szeregiem innych cudzoziemskich okrętów wojennych. Dowódca angielski, który był starszym przełożonym na redzie, zawiadomił Japończyków, że reda i port w Czemulpo należą do państwa neutralnego i że wszelkie działania wojenne w obrębie portu i redy są zabronione, a do agresora eskadra sojusznicza otworzy ogień. Jednakże Japończycy skierowali do portu swoje cztery torpedowce, które rzuciły kotwice obok „Wariaga" i „Koriejca". Przez całą noc Rosjanie oczekiwali ataku, a załogi trwały w alarmie bojowym. W nocy Japończycy wysadzili na ląd desant wojskowy w sile 3.000 ludzi. Dnia 9 lutego o godz. 8-mej rano kontradm. Uriu — dowódca japońskiej eskadry krążowników — zawiadomił dowódców cudzoziemskich okrętów, że pomiędzy Japonią i Rosją rozpoczęła się wojna i, że w razie o ile okręty rosyjskie do godz. 16-ej nie opuszczą Czelumpo, to jego eskadra zaatakuje je w porcie nie licząc się z obecnością obcych okrętów. Jednocześnie adm. Uriu wystosował ultimatum do kmdra Rudniowa z żądaniem opuszczenia portu, co, oczywiście, było równoznaczne z zagładą okrętów rosyjskich wobec ogromnej przewagi sił japońskich.

Po krótkiej naradzie na pokładzie „Wariaga", o godz. 11-ej rano obydwa okręty rosyjskie podniosły kotwice i z powiewającymi banderami skierowały się do wyjścia na morze. Na pokładach cudzoziemskich okretów załogi stały rzędem i żegnały bohaterskich marynarzy rosyjskich okrzykiem „hurra". Za wyspą Uodolmi drogę zespołowi kmdra Rudniowa zagrodziła eskadra adm. Uriu w sile 6 krążowników i 8 torpedowców. Adm. Uriu podniósł sygnał, proponując Rosjanom poddanie się. Kmdr. Rudniow odrzucił tę hańbiącą propo-

życię. Wywiązała się nierówna walka. Kanonierka „Koriejec" nie mogła w tej bitwie odegrać żadnej roli, jej artyleria bowiem była przestarzała a szybkość mała. Toteż krążownik „Wariag" dzielnie osłaniał sobą swego małego towarzysza. W walce zostały ciężko uszkodzone krążowniki japońskie „Asama" i „Czioda". Pierwszy z nich miał 10.000 ton wyporności i znacznie silniejszą artylerię od „Wariaga". Jeden japoński torpedowiec został zatopiony. Jednakże przewaga japońska była przygniatająca. Okrętom rosyjskim nie udało się przerwać przez linię wroga i ujść do Port-Artura. „Wariag" był ciężko uszkodzony, jego artyleria została niemal całkowicie rozbita: z 12-tu dział zdolnych do walki pozostało tylko dwa, wszystkie nadbudówki i pomost zostały doszczętnie zdemolowane, prócz licznych lżejszych trafień ciężkich pocisków, które przebiły jego burty. Sam kmdr. Rudniow był lekko ranny. Wobec tego zapadła decyzja powrotu na redę Czemulpo. „Wariag" był pogruchotany jak rzeszoto, 31 marynarzy zostało zabitych a 91 odniosło rany. Z okrętów cudzoziemskich szalupami zostali wysłani lekarze i personel sanitarny. Po ewakuacji rannych okręty rosyjskie zostały zatopione przez własne załogi. Pozostali przy życiu marynarze zostali odesłani na statkach angielskim, francuskim i włoskim do Szanghaju i Tonkinu, skąd następnie szczęśliwie wrócili do Rosji. Na pamiątkę tej bohaterskiej walki w ówczesnej Rosji został wybity specjalny medal.

Tak się zaczęła wojna w roku 1904. Doskonały marynistyczny film „Krążownik Wariag" przypomniał nam ten sławny epizod bohaterstwa i męstwa marynarza rosyjskiego z przed lat czterdziestu paru.

B. Krzywiec mgr



Zatonięcie krążownika „Wariag".

ŚPIEWAMY PIEŚNI MARYNARSKIE

MUZYKA: Bolesław Lewandowski
SŁOWA: I. Fleszar



Ze zbiorku „Pieśni Marynarskie" Wyd. „Żeglarz", Gdynia

Historia wypraw polarnych

LENINGRAD — KOPENHAGA — PÓŁWYSEP CZELUSKIN

(Ciąg dalszy z poprzedn. numeru)

Organizatorzy ekspedycji pamiętali, że na powodzenie można liczyć tylko po poczynieniu gruntownych przygotowań. Należało mieć na pokładzie wszelkiego rodzaju sprzęt, ciepłą i roboczą odzież, instrumenty i przyrządy dla badań naukowych i taki zapas produktów, który wystarczyłby nie tylko na czas trwania rejsu, ale i w wypadku ewentualnej konieczności zimowania wśród lodów lub awarii. Wszystko to zostało uwzględnione, nie zapomniano również o małym samolocie dla ewentualnych wywiadów. Pilotażu podjął się lotnik Babuszkin, wybitny znawca nawigacji powietrznej w okolicach podbiegunowych. Szczęśliwie udało się również rozwiązać kwestię doboru personelu. Oprócz uczestników z wyprawy na „Sybiriakowie" nie było doświadczonych ludzi. Postanowiono więc przyjąć do pracy studentów z ostatniego roku wydziału mechanicznego i wydziału budownictwa okrętowego. Kapitanem „Czeluskina" był Woronin. Wsród załogi były również 4 kobiety. O ile z kompletowaniem załogi kierownicy wyprawy mieli pewne trudności, nie znali bowiem zaangażowanych przez siebie ludzi, o tyle stosunkowo łatwym było zaangażowanie naukowców, których w Instytucie Arktycznym w owym czasie już było sporo. Dość licznie byli reprezentowani przedstawiciele prasy, kina i świata artystycznego. Na pokładzie „Czeluskina" znajdowała się również grupa ludzi, która miała być wysadzona na wyspie „Wrangla", celem zasilenia personelu stacji polarnej. Zastępcami kierownika wyprawy prof. O. Szmidta byli: J. Kopusow, J. Bajewski i A. Bobrow. Jak się później okazało, personel był dobrany szczęśliwie.

12 lipca, żegnany przez ludność Leningradu i przedstawicieli instytucyj państwowych, „Czeluskin" wyruszył do Kopenhagi. Postój w pierwszym porcie zagranicznym wykazał, jak wielkie było zainteresowanie ekspedycją. Na statek przybyli uczeni, korespondenci, przedstawiciele kroniki filmowej i miejscowa ludność. Następna trasa: Kopenhaga — Murmańsk, przekonała uczestników ekspedycji, że „Czeluskin" jakkolwiek nie był lodołamaczem, posiadał wszystkie jego cechy. Na pełnym morzu fale po prostu nim igrały. Po przybyciu do Murmańska załadowano dodatkowo jeszcze 10 ton węgla. 10 sierpnia „Czeluskin" opuszcza Murmańsk. *Datę tę należy uważać za początek ekspedycji.* Jak wynikało z informacji stacyj polarnych, wskutek złej pogody i lodów, ekspedycję czekały znaczne trudności. Na Morzu Karskim sytuacja zapowiadała się gorzej, aniżeli w roku ubiegłym podczas wyprawy „Sybiriakowa", a cieśnina Wilkickiego, między półwyspem Czeluskina i Ziemią Północną, z powodu spóźnionego lata była zamknięta dla żeglugi. Tym niemniej kierownicy ekspedycji zdecydowali się nie zwlekać i iść do Morza Karskiego. Morze Barensa, zgodnie z przewidywaniami, „Czeluskin" przeszedł nie napotykając na lód, po czym wszedł do Morza Karskiego. I tu miał do wyboru: albo iść w ślad za lodołamaczem „Krasin", który torował drogę grupie statków (idąc do ujścia rzeki Leny), albo iść samodzielnie. „Krasin" szedł jednak bardzo powoli i narażał „Czeluskina" na zbędną stratę czasu. Zdecydowano, że „Czeluskin" pójdzie samodzielnie bardziej ku północy, rozpoczynając jednocześnie badania naukowe tej części Morza Karskiego. Wybór takiej trasy miał również na celu zabezpieczenie sobie ewentualnego przejścia przez cieśninę Szokolskiego między wyspami Archipelagu Ziemi Północnej.

Okazało się jednak, że okolice Ziemi Północnej były niedostępne dla żeglugi (uniemożliwiło to również lodołamaczowi „Siedow" zmianę polarników na Ziemi Północnej).

„Czeluskin" był zmuszony szukać innej drogi. W tym celu lotnik Babuszkin z kapitanem okrętu kilkakrotnie wylatywali na zwiady. W czasie tych poszukiwań ekspedycja odkryła nie istniejącą na mapie wyspę. Jak przypuszczał prof. Szmidt, była to wyspa Pojednania, odkryta jeszcze w XIX w. i nieprawidłowo naniesiona na mapę. Członek ekspedycji, astronom — geodeta Gakkel dokładnie określił jej położenie i sfotografował ją z samolotu. Wyspa ta, położona w środku Morza Karskiego, ma wyjątkowo ważne znaczenie dla żeglugi północno-wschodniej, dlatego też od razu powzięto decyzję założenia na niej stacji polarnej.

W międzyczasie dziób „Czeluskina" został uszkodzony. Celem usunięcia defektów, należało wyładować węgiel z tej części statku. Robota była pilna i wszyscy bez wyjątku zabrali się do pracy. Pracowali uczeni, marynarze, ro-



Przenoszenie chorego członka załogi z łódki na pokład „Krasina".

botnicy budowlani, reporterzy i operatorzy. Punktem honoru każdego było pracować jak najwydatniej. Jak się okazało, przyczyną uszkodzeń było przeładowanie statku węglem, wskutek czego „pas lodowy“ „Czeluskina“ okazał się niżej linii wodnej i statek przyjmował uderzenia mniej zabezpieczoną górną częścią. Celem uniknięcia nowych awarii drogą radiową wezwano „Krasina“, by oddać mu 1.000 ton węgla.

17 sierpnia pokazała się sylwetka „Krasina“. Na pokładzie „Czeluskina“ zaroiło się od ludzi. Na zbliżający się statek skierowano obiektywy aparatów fotograficznych i filmowych. Operatorzy do takiego stopnia pogrążyli się w pracy, że nie zauważyli kiedy kra lodowa, na której się ulokowali, przy zbliżaniu się „Krasina“ odpłynęła. Spotkanie wśród lodów zimnej Arktyki, daleko od brzegów ojczystych, nabrało cech uroczystego święta. Wieczorem na „Krasinie“ odbył się koncert, wyświetlano film, później przy dźwiękach wspólnie skompletowanej orkiestry tańczono do późna. W międzyczasie otrzymano nową wiadomość o rozmieszczeniu lodów, która nie wróżyła powodzenia. Lodołamacz „Sibiriakow“ po wyjściu z wyspy Dickson na północ, uwięziony został przez lody, a bardziej na północy — dryfował „Siedow“.

Nazajutrz oba statki ruszyły dalej. „Krasin“ torował drogę „Czeluskinowi“. Po 8-miu godzinach musiał wrócić do pozostawionych przez siebie statków. „Czeluskin“ jednak poszedł ku północy. We wschodniej części Morza Karskiego spotkał „Siedowa“, który po nieudanych próbach dotarcia do Ziemi Północnej wyczerpał swoje zapasy węgla i nie mógł iść dalej. Oddając mu część swoich zapasów „Czeluskin“ idzie naprzód. Okazało się jednak, że z przebicia się ku północy należy zrezygnować, wobec czego zbacza do cieśniny Wilkickiego. Tu znów spotyka „Krasina“ (prowadzone przez niego statki ruszyły dalej samodzielnie), „Rusanowa“ i „Siedowa“. Według danych statystycznych, w zimie 1933 r. prócz wymienionych, jeszcze siedem statków i lodołamaczy radzieckich przeszło przez tę cieśninę, podczas, kiedy do 1932 r. przepłynęło tędy zaledwie 9 statków. Korzystając ze spotkania uczestnicy ekspedycji „Czeluskina“ odwiedzają statki swoich kolegów i stację polarną na półwyspie Czeluskin. (Wody cieśniny Wilkickiego, w których zebrały się wymienione statki, omywają brzegi półwyspu Czeluskin — tego najdalej wysuniętego na północ skrawka ziemi azjatyckiej.).

31 sierpnia u brzegów tego półwyspu zakończyła się pierwsza połowa trasy ekspedycji. Datę tę upamiętnił epizod z życia personelu ekspedycji, o którym w dzienniku okrętowym „Czeluskina“ czytamy: „O godz. 5,30 u małżonków Wasiljewych urodziło się dziecko — dziewczyna; 75 st. 46,5 min. szerokości północnej, 91 st. 06 długości wschodniej: imię dziewczynki Karina — głębokość 52 m.“. Dziecko nazwano tak na projekt uczestników wyprawy na cześć Morza Karskiego. Ciekawy był los dziecka, które urodziło się pod 75 st. szerokości geograficznej i w pierwszym roku swego życia przeżyło katastrofę okrętową, życie na lodzie, przelot do Uellen i wreszcie powróciło do Moskwy, gdzie powitano je ze zrozumiałym entuzjazmem. (d. c. n.)

Inż. R. Glauberman



Spotkanie na dalekich wodach Arktyki. fot. S.I.B.

Przydomki wśród Kaszubów-rybaków

Wśród rybaków kaszubskich, zwłaszcza starszego pokolenia, znamienne jest upodobanie do niektórych imion własnych. *Antoni, Michał, Ksawery, Augustyn, Jan* — u mężczyzn, u kobiet zaś — *Łucja, Agnieszka, Elżbieta, Maria*, oto imiona najczęściej spotykane. Że zaś ludność wsi, nawet kilkaset głów licząca, składa się zaledwie z kilku rodów, bardzo za to licznych i szybko się nadal rozmnażających, przeto powstają na tym tle pewne trudności.

Bo jakże na przykład odróżnić przy pociąganiu do świadczeń publicznych, jak podatki lub służba wojskowa, jednego Michała Budzisza od innych Michałów Budziszów, którzy mieszkają w tej samej wsi i niejednokrotnie są w tym samym wieku, oraz — zdarzają się również i takie osobliwe wypadki — mają rodziców o tych samych imionach?

Powstała więc konieczność ponumerowania osobników, noszących to samo imię i nazwisko i zapisania ich cyfr we właściwych aktach.

Kiedyś było w naszej wsi dużo śmiechu z powodu powołania do wojska 95-letniego Michała Miłosza I-go. Ten siwy i rumiany staruszek o trzęsącej się głowie orzekł, że do u ö j s k a iść — owszem — jest gotów, tylko obawia się, czy nie zachodzi tu czasami pomyłka. Czy nie powołują może nie jego, ale jego prawnuka, także Michała, którego przez przeoczenie nie oznaczono w księgach żadnym numerem.

Miał przy tym iskierkę przekory w wyblakłych oczach stary K r a m ö r k (akcent na drugiej sylabie). Bo we wsi tak go właśnie nazywają: „*Kramörk*", od ojca jego, który prowadził ongi k r a m z towarami.

W rozmowie między sobą ludziska nie używają tych urzędowych numerów. Brzmiałoby to zbyt sztywno i byłoby sprzeczne ze słowiańską odrazą do oficjalnych form w życiu codziennym. Ale od czego są przezwiska, przydomki najrozmaitsze, jedne szydliwe, kpiące, inne poufale zdrobniałe, lub zgoła nic nie znaczące, ale niemniej mocno przyrosłe.

Czasami przezwisko powstaje jako pochodna zawodu lub chwilowego zajęcia, jak np. przydomek wspomnianego już Michała Miłosza, lub nieco młodszego, bo 80-letniego Michała Ceynowy. Ten prosto trzymający się starzec o suchej, pomarszczonej twarzy i niebieskich, załzawionych oczach, nazywany jest H u z a r a, w pruskim bowiem regimencie „Huzarów śmierci" odbywał swoją służbę wojskową.

Niektórzy z rybaków, cieszący się we wsi poważaniem, lub szczególnie lubiani, są bez względu na swój wiek nazywani imieniem zdrobniałym. Tak na przykład stary Anton Miłosz, który do dzisiaj niezależnie od pogody wypływa na połowy i śmiało wchodzi jeszcze w listopadzie do wody dla zastawienia ż a k a na węgorze, nazywany jest A n t o n k (akcent na drugiej sylabie), co jest zdrobnieniem Antona: Antosiem.

Jego 50-letni syn ma przezwisko: N e b ö k, którego pochodzenia nie podobna dociec. Mały zaś, 12 letni wnuk, stawiający już pierwsze kroki w twardym zawodzie rybackim, nazywany jest nie Antonkiem, jakby mogło się zdawać, lecz surowo — Antonem.

Michał Budzisz III cieszy się powszechnym szacunkiem nie tylko z powodu wielkiej swojej pobożności, ale również dla umiejętności, z jaką potrafił urządzić sobie życie. Na morze nie wypływa, na deszczu ani w zimnej wodzie nie moknie, a jednak żyje i to wcale nieźle. W uznaniu dla jego rozumu (z powagą tłumaczy ewangelię na improwizowanych u siebie nabożeństwach), czy może sprytu życiowego, nazywają go we wsi pieszczotliwie M i c h ö l k (akcent na drugiej sylabie) — Michałek.

Czasami pochodzenie przezwiska wydaje się zupełnie niezrozumiałe. Na przykład Jan Miłosz, którego odróżniono od innych Janów Miłoszów numerem II-gim, ma pocieszne przezwisko: C h l u p c. Jest bujnie omszały płowym puchem, który porasta mu nie tylko najmniej, zdawałoby się, urodzajne okolice twarzy, jak np. czubek nosa i pobrużdżone czoło, ale również uszy i nozdrza, skąd wyzierają mu długie wiechcie. Rusza się już bardzo powoli i odgłosem, jaki przy tym wydają drewniane podeszwy jego trepów: „Chlup!.. Chlup!.. Chlup!..", tłumaczą niektórzy osobliwe przezwisko: „Chlupc", żartobliwie z pozoru i zupełnie nieodpowiednie dla takiego starca.

Podobny do czarownika, pomarszczony jak zwiędłe, ale rumiane jeszcze jabłko, Jan Kąkol II, ma przezwisko łatwiejsze do zrozumienia: S z n y d e r. Za swoich młodych lat bowiem, podczas pobytu w jednym z miast niemieckich trudnił się krawiectwem.

Śniady jak Włoch i zielonooki Anton Wittbrodt, nazywany jest P i l i c o w y m. W poszukiwaniu źródła tego przezwiska można byłoby zajść na zupełnie błędne tory i dopytywać się na Kaszubach o drugą Pilicę. Tymczasem pochodzenie tego słowa jest bardzo proste. Anton przez kilka lat był dozorcą pensjonatu, który nazywał się „Pilice". Dziś pensjonat już nie istnieje, ale przydomek pozostał.

W przydomkach kaszubskich wyczuć się daje pewien odcień poufałego szacunku, bądź skłonność do przekory i żartów, właściwą temu ludowi, o którego rzekomo posępnym i mrukliwym usposobieniu utarły się u nas tak opaczne sądy.

M. Zydler.



Typy Kaszubów.

Motywy morskie na znaczkach pocztowych

Poczta Polska, rozumiejąc doniosłość propagandy myśli morskiej i znaczenie morza dla kraju, wydała kilka znaczków, które przypominają słowa Jana Kasprowicza:

„Od morza jesteśmy, od morza,
od szumnych bałtyckich wód,
z świeżości ich siłę swą czerpie
nasz polski, odwieczny ród."

O tych wskazaniach powinna pamiętać zwłaszcza młodzież zrzeszona w kołach szkolnych L. M., wśród której filatelistyka na pewno liczy sporo zwolenników.

Bardzo liczne są motywy marynistyczne na znaczkach wszystkich państw morskich: przedstawiają one porty, okręty pasażerskie, handlowe i wojenne, a nawet sceny batalistyczne; wśród okrętów widzimy pancerniki (franc. „Clemenceau"), krążowniki, okręty podwodne, ścigacze, żaglowce, statki stare, dżonki chińskie, lodołamacze (radz. „Stalin"), niszczyciele, transatlantyki (np. „Normandie", „Piłsudski"), kutry rybackie, koggi; dalej odkrywców, zdobywców, słynnych admirałów (Kolumb, Vitus Bering, Cartier, Nachimow, van Ruyter i in.), przeloty nad Atlantykiem (znaczki francuskie, litewskie), wybrzeża, krajobrazy i mapy, statki w herbach miast (np. Paryż, Nantes, La Rochelle); sceny walk morskich (znaczki polskie w Anglii), oraz jedyny bodaj w swoim rodzaju znaczek pamiątkowy Westerplatte (1946), przedstawiający scenę walk lądowo-powietrzno-morskich, na którym widzimy bohaterską załogę polską w walce z niemieckim okrętem szkolnym „Schleswig-Holstein" i eskadrą samolotów. Istnieje znaczek z okazji Święta Morza (1946 r.), oraz specjalne wydanie 4 znaczków propagujących „Ligę Morską". W Londynie wydano w latach wojny serię wojenną, w której m. i. reprodukowano O. R. P. „Orzeł", atak polskiego samolotu na niem. okręt podwodny, walkę polskiej marynarki handlowej z niemieckimi samolotami i walki o Narwik. Na znaczku polskim z Lubeki widnieje herb miasta, a nad nim statek.

W ten sposób zadokumentowaliśmy na znaczkach naszą myśl morską, wolę utrzymania naszego morza i owe „wielkie dni małej floty", która bohatersko mierzyła się z największymi jednostkami wroga.

Obok znaczków, specjalne datowniki propagandowe przypominają społeczeństwu obowiązek realnego nastawienia się do polskiej racji morskiej, jak np. zeszłoroczne hasła: „Własne okręty podniosą dobrobyt narodu" (Gdynia), lub „Członek Ligi Morskiej to bojownik o polskie morze" (Gdańsk).

Jeszcze kilka słów o specjalizacji w zbieraniu znaczków o motywach morskich. Każdy poważny filatelista specjalizuje się w zbieraniu np. znaczków swej ojczyzny i jakiegoś innego kraju, albo tylko lotniczych, czy tylko sportowych, albo tylko znaczków z wizerunkami sławnych ludzi, lub reprodukcji dzieł sztuki, itp.

Naszej młodzieży, skupiającej się w kołach szkolnych L. M., polecić należy specjalizację znaczków o motywach tylko morskich. Kierunek tej specjalizacji może być różnoraki co do tematyki znaczków, oraz indywidualny i zbiorowy. Jedni niech zbierają znaczki tylko z okrętami, sortując je według typów: żaglowce, parowce dawnego typu i nowoczesne transatlantyki, statki handlowe i pasażerskie, okręty wojenne (pancerniki, krążowniki, torpedowce, niszczyciele, (kontrtorpedowce), okręty podwodne, ścigacze, fregaty, itd.), statki w herbach i stylizowane; inni niech zainteresują się reprodukcjami morza, okazami fauny i flory morskiej, portami, krajobrazem nadmorskim, segregując je w oddzielne podgrupy czy działy.

Wreszcie racjonalną także nazwać by trzeba specjalizację zbiorową, pod którą rozumiemy zbieranie znaczków o motywach marynistycznych przez wszystkich członków koła szkolnego L. M., lub odpowiednią sekcję filatelistyczną: specjalny album w odpowiednio przemyślanym i estetycznym układzie, świadczyłby wymownie o zainteresowaniach morskich młodzieży, która mogłaby uzyskać nawet specjalne nagrody na wystawach filatelistycznych lub na wystawach organizowanych przez L. M. z okazji Święta Morza.

Warto zatem rzeczywiście poznać morze na znaczkach naszych i obcych, gdyż z uwagi na ich bogatą tematykę znaczki te są lekcją poglądową o życiu, pracy i dorobku — swoich i obcych.

Mgr. B. Mulewski



Do wiadomości CZYTELNIKÓW!

Przypominamy, że wszelką **KORESPONDENCJĘ REDAKCYJNĄ** (oprócz odpowiedzi dla działu szachowego), jak również w sprawie nabycia zaległych numerów z ub. lat — należy kierować na adres:

Redakcja „Młodzieży Morskiej"

Warszawa, ul. Widok 10.

W sprawach prenumeraty, reklamacji, nabycia zaległych numerów z bieżącego roku (1948) — pisać na adres:

Centralny Kolportaż,

WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 55

Adres Oddziału Redakcji na Wybrzeżu (Gdynia, Św. Piotra 12) pozostaje bez zmian.

REDAKCJA.

Ciekawostki

Kiedy owady były OLBRZYMAMI?

Radziecka Ekspedycja Geologicznego Instytutu im. Ordżonikidze, która pracowała na Uralu Środkowym i Przyuralu miała zbadać zagadnienie nawarstwienia złóż różnego wieku geologicznego czyli stratygrafii geologicznej.

Pracę tę przeprowadzono częściowo na podstawie badania owadów wykopaliskowych, gdyż jak wiadomo, każdemu geologicznemu okresowi życia ziemi odpowiada określona flora i fauna. Tak więc na podstawie szczątków roślin, owadów i zwierząt wykopaliskowych można ustalić geologiczny wiek warstw.

Otóż ekspedycja przeprowadzając badania w miejscach, gdzie 200 milionów lat temu, w permskim okresie życia ziemi, znajdowały się zatoki morskie i laguny przybrzeżne, znalazła pozostałości owadów-olbrzymów przypominających wyglądem swym koniki polne. Rozpiętość ich skrzydeł wynosi około metra; podobne owady ale o skrzydłach rozpiętości 80 centymetrów znaleziono w warstwach węgla kamiennego w Commentrie we Francji.

Uważano dotąd, że takie owady żyły tylko w okresie węgla kamiennego tj. 335 milionów lat temu. Badania Ekspedycji Radzieckiej wykazały, że istniały one i dużo później.

W wyniku badań ekspedycji można obecnie ustalić wiek warstw, które dotąd uważane były za „nieme", a „przemówiły" wskutek prac Ekspedycji, którą kieruje znany paleontolog J. Zaleski.

Z KRONIKI LIGI MORSKIEJ

Koła L. M. o sobie

Koło Ligi Morskiej przy Państwowym Gimnazjum i Liceum im. Wł. Jagiełły w Dębicy informuje o swej pracy od chwili wybrania nowego Zarządu, w składzie następującym:

Smaciak Tadeusz — prezes, Mączka Józef — v. prezes, Malinowski Tadeusz — skarbnik, Godek Krystyna — zastępca skarbnika, Pietruszka Zofia — sekretarz, Socha Roma — zastępca sekretarza, Bukowski Zbigniew — czł. Zarządu.

Koło posiada 5 sekcji:

1) **Propagandową** — która wydaje gazetę ścienną pod nazwą „Nawigator" i popularyzuje Ligę Morską.

2) **Referatowo-odczytową** — która organizuje odczyty, referaty i pogadanki na tematy morskie, omawiające przy tym znaczenie Ligi Morskiej. Wygłoszono już trzy referaty i dwie pogadanki.

3) **Modelarską** — sporządzającą modele statków i okrętów z drzewa lub kory. Członkowie sekcji wykonali model statku drobnicowego, na wykończeniu są: model niszczyciela ORP „Garland" i okrętu podwodnego ORP „Żbik".

4) **Bibliotekarską** — zajmującą się prenumeratą pism morskich jak: „Morze i Marynarz Polski" — „Młodzież Morska" i t. p. Kolekcjonuje książki o tematyce marynistycznej.

5) **Artystyczną** — która dzieli się na a) koło teatralne - urządza akademie, wystawia jednoaktówki, b) koło rysowników — rysuje szkice, wykonuje obrazy o charakterze morskim.

Koło liczy 106 członków, w tym 54 chłopców i 52 dziewczynki. Staraniem Koła, urządzono wycieczkę do Rożnowa dla 35 osób. W roku bieżącym ma być zorganizowana wycieczka dla pozostałych kolegów. Dowodem dyscypliny jest regularne i terminowe wpłacanie składek i udział członków w poczynaniach Zarządu. W czerwcu br. Koło urządza wystawę morską, która zilustruje całoroczny jego dorobek. Koło zdaje sobie sprawę, że mimo dobrze postawionej pracy nie zostało uwzględnione zagadnienie sportów wodnych, wioślarstwa i żeglarstwa. Dlatego w roku bieżącym ma zamiar zorganizować przystań kajakową. Ponadto Koło chce wydelegować przedstawiciela na kurs pływacki. Po uzyskaniu kwalifikacji, delegat prowadziłby sekcję pływacką. Koło dąży do umundurowania członków. W najbliższym czasie Koło zakupi banderę Ligi Morskiej i kod.

Sprawozdanie to mówi za siebie. Ze swej strony pragnęlibyśmy aby Koło Wasze korespondowało z Kołami na Ziemiach Odzyskanych. Dzielcie się z Waszymi Kolegami doświadczeniem z pracy i osiągnięć, pomagajcie sobie wzajemnie. Brak wam instruktorów sportu pływackiego, tamci może mają ich kilku, czy nie warto zaprosić ich do siebie? Jesteśmy pewni, że nie odmówią. Wierzymy również, że po nawiązaniu kontaktu, będziecie odwiedzali się wzajemnie w okresie ferii letnich. Będzie to korzystne dla obu kół. W sprawie pieczęci i legitymacji, zwróćcie się do Okręgu Ligi Morskiej w Krakowie, ul. Basztowa 10, który do chwili zreorganizowania pracy Waszego Okręgu, będzie się Wami opiekował. Okręg Krakowski został już o tym zawiadomiony. Projekt wzorów mundurów podamy w numerze majowym. Na interesujące Was pytania, odpowie Wam Wydział Wychowania Morskiego Zarządu Głównego L. M. Prosimy o przysłanie sprawozdania z prac poszczególnych sekcji. Chcielibyśmy również poznać Waszego Opiekuna. Życzymy powodzenia w Waszej sumiennej pracy i wierzymy że wystawa morska, wycieczka do Rożnowa, założenie przystani i wiele innych poczynań, uda Wam się zrealizować.

(rg)

Komunikat

Zarząd Okręgu Warszawskiego i Stołecznego Ligi Morskiej urządza konkurs z cennymi nagrodami na mapę wybrzeża morskiego. W konkursie będą mogli wziąć udział członkowie Kół Szkolnych Ligi Morskiej z całej Polski, którzy nie przekroczyli 20-go roku życia.

Szczegóły i warunki konkursu ogłoszone zostaną w następnym numerze pism: „Morze i Marynarz Polski", „Młodzież Morska" i „Żeglarz".

Wystarczy tylko trochę energii

Informowaliśmy naszych Czytelników o otwarciu świetlicy we Wrocławiu, w gmachu Szkoły Żeglugi Śródlądowej. Jeszcze nie zatarły się wrażenia tej uroczystości, gdy otrzymaliśmy wiadomość o uruchomieniu drugiej świetlicy (ul. Chełmońskiego 23). Otwarcia z ramienia Okręgu Ligi Morskiej dokonał ob. Sawicki Stefan, który wygłosił odczyt p. t. „Rozwój żeglarstwa sportowego". Po odczycie omówiono cel i charakter świetlicy, oraz sprawę organizowania kursów pływackich, kajakowych, wioślarskich i żeglarskich.

Świetlica jest przeznaczona dla członków drużyny wodnej i żeglarskiej L. M. Już po przestąpieniu jej progu czuje się „wiatr od morza". Fotografie i obrazy na tematy morskie, wykresy i mapy morskie. Na jednej ze ścian umieszczono mapę systemu wodnego Odry, jej połączeń z wodami Polski Centralnej i jezior pomorskich. Na innej jest tablica flag kodu międzynarodowego, służącego do porozumiewania się statków na morzu. Świetlica dysponuje odbiornikiem radiowym. Otwarcie świetlicy zakończono wyświetlaniem filmów morskich p. t. „Połów ryb", „Okręty podwodne w akcji", „Ratownictwo statków na morzu", oraz dwie komedyjki.

Uruchomienie drugiej świetlicy w krótkim stosunkowo odstępie czasu jest świadectwem żywotności Okręgu i Kół młodzieżowych. Zapał, jaki cechuje ligowców Wrocławia pozwala wierzyć, że rezultaty ich poczynań znajdą naśladowców. Własne świetlice ułatwią pracę i pozwolą postawić ją na należytym poziomie. Świetlica ułatwia również propagandę. Oczekujemy dalszych sprawozdań. Wierzymy, że Wasze godne naśladowania posunięcia zostaną przejęte przez inne Okręgi, Obwody, Oddziały i Koła i wpłyną korzystnie na całokształt naszej pracy. Z satysfakcją piszemy o Was. Życzymy powodzenia w pracy.

(RG)

Duże osiągnięcie małymi siłami

Opiekunka Koła ob. Kozanowska Irena i korespondentka tegoż Koła ob. Więzkówna Anna informują nas, że w rocznicę oswobodzenia Pszczyny, Koło Szkolne przy tamt. Państw. Liceum Pedagogicznym urządziło akademię morską z udziałem młodzieży Szkoły Ćwiczeń i Liceum Pedagogicznego wraz z gronem nauczycielskim (700 osób). Akademia dzięki doborowej treści i wykonaniu pozostawiła niezatarte wrażenie na uczestnikach. Na program złożyły się dwa krótkie referaty, jeden na temat odzyskania Wybrzeża, a drugi p. t. „Szeroki dostęp do morza i jego znaczenie dla państwa". Program urozmaiciły wiersze, śpiew solowy, chór szkolny, chór rewelersów, taniec marynarski i zbiorowe recytacje. Grała orkiestra szkolna.

Program akademii, dzięki dobrej organizacji, trwał zaledwie 1 ½ godziny. Do uzupełnienia artystycznej całości przyczyniła się dekoracja sceny, wywołująca słowa uznania. Ten pierwszy publiczny występ niedawno założonego Koła zyskał organizatorom sympatyków wśród młodzieży i grona nauczycielskiego. Ośmielone tym występem Koło Szkolne, chcąc pozyskać jak najwięcej członków L. M. wśród młodzieży szkolnej i społeczeństwa urządza 18 marca t. j. w dniu oswobodzenia Kołobrzega, przedstawienie p. t. „Wesoła marynarska wiara".

Zamieszczając te sprawozdania składamy Kołu życzenia dalszej owocnej pracy. Wierzymy, że postawiony cel Koło na pewno osiągnie.

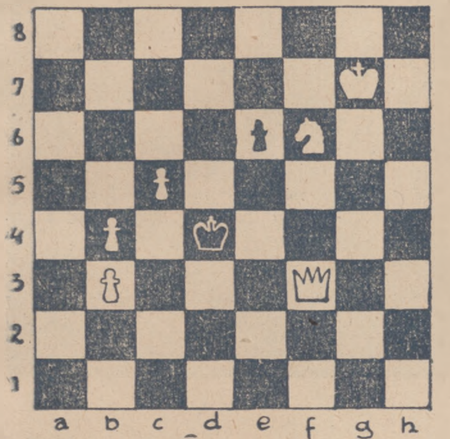
Sprawozdanie z uroczystości traktujemy jako fragment pracy Koła na odcinku wychowawczo - propagandowym. Oczekujemy wiadomości o pracy Koła z dziedziny modelarstwa i sportów wodnych. Przypominamy, że czas już rozpocząć przygotowania do uroczystości świętomorskich. Chcielibyśmy wiedzieć jak rozwija się Koło, ilu liczy członków, czy wszyscy mają legitymacje i odznaki. Wierzymy, że i pod tym względem będziecie przodować.

(RG)

Szachy

(Redaguje H. Malinowski)

Zadanie Nr 4.



Białe: Kg7, Hf3, Sf6, p.p. b3, b4, c5 (6).
Czarne: Kd4, p. e6 (2).
Białe zaczynają i dają mata w 3-ch posunięciach.

To piękne, ale dość trudne zadanie dajemy na zakończenie naszego kwartalnego Konkursu. Za prawidłowe rozwiązanie zaliczymy 10 punktów. Termin odpowiedzi: 30 kwietnia b. r. Nadsyłać p/a Red. „Młodzieży Morskiej“, Oddział Gdynia, Św. Piotra 12.

KONKURS

Kto będzie mistrzem szachowym świata?

Redakcja „Młodzieży Morskiej“ ogłasza konkurs pod wyżej wymienionym tytułem na następujących warunkach:

1) Nasi Czytelnicy muszą prawidłowo wytypować, kto będzie mistrzem świata (z ewentualną dokładnością ilości zdobytych punktów).

2) Kolejność ustawienia innych zawodników i ilość punktów uzyskanych przez nich.

3) Wyniki poszczególnych spotkań (meczów) między poszczególnymi uczestnikami turnieju (np. Botwinnik-Euwe — 5:0 lub 3:2).

Redakcja przeznacza jako nagrody 5 wartościowych premii: książki, prenumeraty roczne naszych czasopism morskich i inne.

Termin nadsyłania odpowiedzi na konkurs upływa z dniem 25 maja. Razem z odpowiedzią każdy z Czytelników, biorący udział w konkursie musi przysyłać wycięty diagram zadania szachowego, zamieszczonego w kwietniowym i majowym numerze „Młodzieży Morskiej“.

Wiadomości szachowe

Z KRAJU i ZAGRANICY

Gdańsk. Na turnieju silniejszych szachistów Wybrzeża w Gdańsku prowadzi po 6-ciu rundach Roszkowski — 4 punkty, Sulik i Malinowski mają po 3 punkty. Prusak wygrał partię z Sulikiem i ma 1 punkt.

Gdynia. W turnieju o mistrzostwo Mar. Woj. najwięcej punktów uzyskał po 10-ciu rundach mar. Bełko (7 i pół), dalej idą: kpt. Styczyński 6 punktów i kmdr ppor. Zaleski z kpt. Pierzyńskim po 5 pkt.

Turniej o mistrzostwo świata

Haga. Rozpoczęty uroczyście w dniu 1 marca turniej o mistrzostwo szachowe świata, przyciąga uwagę całej prasy światowej. W Hadze obecni byli korespondenci z wielu państw Europy i Ameryki, którzy bez przerwy informowali telegraficznie swoje dzienniki.

W turnieju tym biorą udział najsilniejsi mistrzowie gry szachowej. Są nimi szachiści radzieccy Michał Botwinnik, Paweł Keres i Smysłow, niejednokrotny mistrz USA Rzeszewski i były mistrz świata dr. Euwe — Holandia. Walka o tytuł mistrza świata jest nadzwyczaj zacięta i interesująca. Podajemy dokładną tabelkę poszczególnych spotkań w pierwszych 10-ciu rundach:

25 marca br. w sali „Dyrentown“ odbyła się 10-ta runda turnieju o mistrzostwo świata.

Arcymistrz Michał Botwinnik zademonstrował znów wysoką klasę gry ofiarując w 21 ruchu Keresowi wieżę. Po trzech posunięciach Keres skapitulował. Holenderski arcymistrz Euwe grał z Rzeszewskim śmiało, lecz w końcu omylił się i zremisował. Po zakończonych dwóch turach prowadzi będący w świetnej formie Botwinnik z 6 punktami (z 8-miu możliwych). Na drugim miejscu — mistrz U. S. A. Rzeszewski. Dalej idą Keres, Smysłow — po 4 punkty i na końcu eksmistrz świata Euwe — 1 i pół pkt.

Pierwsza część turnieju rozegrana w Holandii, zakończyła się triumfem Botwinnika, który grając w imponującym stylu, osiągnął niebywały rezultat (75%!), co w turniejach międzynarodowych jest bardzo rzadkim zjawiskiem. Zdumiewa rezultat byłego mistrza świata dr. Euwe, który z 8-miu partii 5 przegrał i 3 zremisował.

10 kwietnia w Moskwie rozpoczęła się druga, decydująca część turnieju, w której będzie rozegrane jeszcze 12 partii. Wszyscy szachiści świata będą oczekiwać dalszych rezultatów tego nadzwyczaj interesującego turnieju.

HUMOR

W OGRODZIE ZOOLOGICZNYM



— Stwierdziłem, że to lekki katar żołądka.

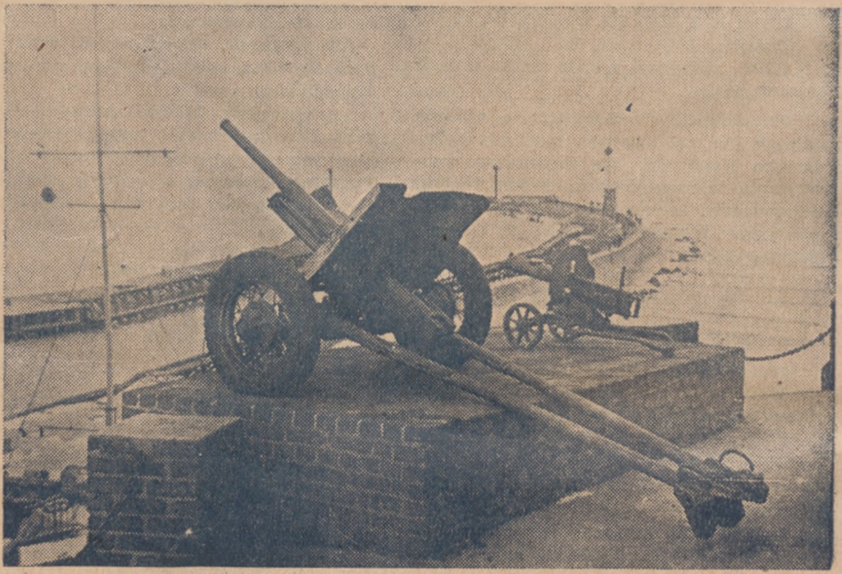
Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. Redaguje: Komitet Redakcyjny.
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-06
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa“ Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W.“ Nr. 4 w Gdyni

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 250, PÓŁROCZNA: 130, KWARTALNA: 75.—

Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000
W sprawie otrzymania zaległych numerów z ub. lat, należy pisać p/a Warszawa, Widok 10, natomiast z bież. roku pod adresem, Centr. Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. W-11442







UROCZYSTOŚCI W KOŁOBRZEGU

W rocznicę wyzwolenia Kołobrzega odbyły się w tym najmłodszym naszym porcie uroczystości dla uczczenia pamięci poległych bohaterów.

Zdjęcie u góry:

Warta honorowa przy nowoodsłoniętym pomniku.

Zdjęcia z prawej od góry:

Fragment defilady na ulicach Kołobrzega.

Działka, które brały udział w walkach o Kołobrzeg, ustawione u wejścia do portu.

Napis na pomniku, odsłoniętym w czasie tegorocznych uroczystości.

Fot. W.A.F. Uklejewski

